

UNIVERSITE DE MONTPELLIER - FACULTE DE DROIT

MARGUERITE ESCARGUEL

Avocat près la Cour d'Appel de Montpellier

“ S E T E 1 9 5 0 ”

ETUDE D'ECONOMIE PORTUAIRE ET REGIONALE

avec un avant-propos du Professeur

JEAN MORINI-COMBY

de la Faculté de Droit

Directeur de l'Ecole Supérieure de Commerce de Montpellier

THESE pour le Doctorat en Droit

Imprimerie de l'I.N.S.E.E.

PARIS 1952

UNIVERSITE DE MONTPELLIER - FACULTE DE DROIT

MARGUERITE ESCARGUEL

Avocat près la Cour d'Appel de Montpellier

'' S E T E 1 9 5 0 ''

ETUDE D'ECONOMIE PORTUAIRE ET REGIONALE

avec un avant-propos du Professeur

JEAN MORINI-COMBY

de la Faculté de Droit

Directeur de l'Ecole Supérieure de Commerce de Montpellier

THESE pour le Doctorat en Droit

Imprimerie de l'I.N.S.E.E.

PARIS 1952



UNIVERSITE de MONTPELLIER

F A C U L T E d e D R O I T

" S E T E 1 9 5 0 "

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 17 juin 1950 à 10 heures

par

Marguerite ESCARGUEL

*Avocat Stagiaire près la Cour d'Appel de Montpellier
Licenciée es-Lettres*

*Lauréate de la Faculté de Droit de Montpellier
Lauréate de l'Ordre des Avocats à la Cour - (Prix du stage 1950)*

- J U R Y -

Président : Mr. MORINI-COMBY, Professeur

Assesseurs: Mr. ANTONELLI, Professeur
Mr. TISSET, Professeur

MONTPELLIER
1950

La Faculté n'entend donner
aucune approbation ou improbation aux
opinions émises dans les thèses. Ces
opinions doivent être considérées comme
propres à leurs auteurs.

A V A N T - P R O P O S

Si la crise du papier d'impression ne compromet pas la rentabilité soutenue des lectures publicitaires ou pornographiques, elle a transformé la connaissance des thèses scientifiques, déjà discrètes par nature et par clientèle, en manière d'opération clandestine pour laquelle il faut du temps et ... savoir s'y prendre.

Peu sont livrées au public. Le lecteur se convaincra aisément, à la lecture de la thèse de M^e Marguerite ESCARGUEL, qu'elle méritait cet honneur.

La justification de ce genre de travail est aisée. La monographie permet d'envisager - sinon de traiter - le complexe humain fouillé dans toute sa réalité présente. Elle permet de suivre une évolution et constitue à la fois un point d'arrivée et un point de départ commode pour des travaux à venir.

La comparaison avec tel essai de 1921 est rapide et probante jusqu'à l'humiliation pour l'auteur du dit (1).

Encore faut-il que l'enquête soit confiée à des travailleurs qualifiés et par leur formation et par leur origine.

Licenciée ès-Lettres et brillante juriste, l'initiation de M^e ESCARGUEL puisait à plusieurs sources et sa situation sétoise lui permettait de rassembler plus facilement et surtout d'interpréter correctement.

La diversité du milieu humain fait penser à celle des malades: la statistique comme le laboratoire ne fournit que les éléments du diagnostic: la livraison des chiffres ne donne quasiment jamais une vision suffisante de la réalité. Elle est le dessin correct sur lequel il faut poser les couleurs. Mais alors le facteur personnel intervient: celui qui ne connaît pas bien le milieu est victime des apparences et des erreurs qui sont la conséquence de l'uniformisation des méthodes de collecte: tel chiffre, tel rapport n'a pas le même sens au HAVRE et à SETE. Il est des choses qui défient le recensement ou la publication. Celui qui sait en fait état dans ses jugements: celui qui les ignore vit de contresens.

Cette étude d'économie portuaire est bien un bilan et sera la base de tout effort nouveau. Elle éclairera la politique portuaire. Encore que l'auteur ne se soit pas fait faute d'énoncer des jugements, il n'a pas voulu faire de la politique portuaire. Et on l'en félicitera.

Le meilleur auteur de thèse est encore trop jeune et trop extérieur aux responsabilités, pour compromettre la permanence de son apport avec une matière plus contradictoire et plus mouvante que le trafic même d'un port dont l'histoire est particulièrement mouvementée. On ne lui en voudra donc pas de poser tel problème sans le résoudre, ainsi qu'il en est du sens dans lequel doit se développer le port industriel: Bassin de Thau ou extension vers FRONTIGNAN ? On y voit aussi un exemple, digne du laboratoire, de chômage technologique: un port dont le tonnage et les recettes prospèrent très sensiblement mais par des trafics dont la manutention, par ses perfectionnements, réduit la main-d'oeuvre et les activités annexes au point de créer un chômage permanent, amène une diminution de pouvoir d'achat, avec sa séquelle normale sur l'artisanat et le commerce de détail. Le développement de la situation examinée en 1952 n'a fait que confirmer la justesse et l'opportunité du cri d'alarme que l'auteur a poussé en 1949, ayant su se dégager du mirage des chiffres ascensionnels, pour observer la vie quotidienne.

Mais l'histoire de SETE même a appris à l'auteur que le désespoir n'a ici pas de sens. Les développements industriels sont possibles et désirables: il y a les terrains et les hommes, la facilité des évacuations et des débouchés. Regardez la carte.

(1) GERMAIN MARTIN et M. COMBY - "Les ports secondaires de la Méditerranée - Collection des grands ports français (Dunod 1921).

Il y a enfin ce fait que la libération des quais permet à ce port une rapidité d'évacuation, de chargement et d'entrepôts spécialisés inégalée ailleurs. Fait nouveau: quand on pense qu'en 1945, le port était en ruine, que l'évacuation de la population avait réduit des deux tiers le chiffre des habitants, on ne peut qu'espérer.

Il faut donc sincèrement remercier M^e Marguerite ESCARGUEL d'avoir déployé une ténacité "nordique" pour donner aux pouvoirs publics et à sa Ville, la conscience d'un bilan honorable et la volonté de nouveaux efforts.

C'est bien là du patriotisme et du meilleur.

Jean MORINI-COMBY

Professeur à la Faculté de Droit
de Montpellier

Directeur de l'Institut Sétois
d'Etudes Economiques

Correspondant de l'Académie de
Sciences Coloniales.

FACULTE de DROIT de MONTPELLIER

M.M. BECQUE, Professeur de Droit Civil
VIALLETON, Professeur de Droit Civil
GUENOUN, Professeur de Droit Romain
LEGAL, Professeur de Droit Criminel
DEMONTES, Professeur de Droit Civil
ANTONELLI, Professeur d'Economie Politique
DELBEZ, Professeur de Droit International Public
TISSET, Professeur d'Histoire du Droit
DE LAUBADERE, Professeur de Droit Constitutionnel, détaché au Maroc, Directeur de l'Institut Juridique de RABAT
GABRILLAC, Professeur de Droit Commercial
COMBY, Professeur d'Economie Politique et chargé des Enseignements de Droit et d'Economie d'Outre-Mer
COSTE-FLORET Paul, Professeur de Droit Civil
MILHAU, Professeur d'Economie Politique

PEQUIGNOT, Agrégé, chargé du Cours de Droit Administratif
DESMOULIEZ, Agrégé, chargé du Cours de Droit Constitutionnel
DUFOUR, Agrégé, chargé du Cours d'Economie Politique
BECQUE Jacques, Agrégé, chargé du Cours de Droit Civil
Melle BOULET, Agrégée, chargée du Cours de Droit Romain

M.M. SAUTEL, chargé du Cours de Droit Romain
DIJOL, chargé d'un Cours de Capacité

ADMINISTRATION:

M.M. BECQUE, Doyen
LEGAL, Assesseur
VERLIAC, Secrétaire

HONORARIAT:

M.M. MORIN, Doyen, Professeur honoraire
COURTIN, Professeur d'Economie Politique
DUBOIS, Secrétaire

JURY:

M.M. MORINI-COMBY, Président
ANTONELLI, Assesseur
TISSET, Assesseur.

Qu'il nous soit permis d'adresser l'assurance de notre
profonde gratitude à notre Jury.

A notre Président, Monsieur le Professeur MORINI-COMBY,
qui nous a fait le redoutable honneur de nous confier un sujet
magistralement traité par lui-même en 1920, et dont les conseils
éclairés et la vigilante direction nous ont particulièrement ai-
dé dans l'élaboration de cet essai.

A Messieurs les Professeurs ANTONELLI et TISSET qui,
bien que chargés d'une lourde tâche, ont bien voulu nous honorer
en acceptant de s'intéresser à notre travail,

l'expression de notre déférente reconnaissance.

A LA MEMOIRE DE MA MERE.

Nous tenons ici à adresser l'expression de notre reconnaissance à ceux qui nous ont aidée dans notre travail.

Tout d'abord, à Messieurs GARAUD de LOUBRESSE, Ingénieur des Ponts et Chaussées et ROUDAUT, Commandant du Port à SETE, dont les connaissances techniques et l'amabilité toujours renouvelée, nous ont permis d'établir les bases mêmes de cette Thèse, par les renseignements précieux qu'ils nous ont fournis, relatifs aux installations portuaires et à l'évolution des trafics maritime et fluvial.

- à Monsieur ORSETTI, *Président de la Chambre de Commerce de SETE,*
 - Monsieur LASBORDES, *Administrateur en Chef de la Marine,*
 - Monsieur COLLOT, *Secrétaire Général de la Chambre de Commerce de SETE,*
 - Monsieur CABANNES, *Récepteur Principal des Douanes à SETE,*
 - Monsieur TURCHINI, *Directeur Général des Services Techniques de la Ville de SETE,*
 - Monsieur SAGNER, *Secrétaire Général Adjoint de la Mairie de SETE,*
 - Monsieur MAGNE, *Commissaire Central à SETE,*
 - Monsieur CHAMINADE, *Secrétaire Général de la C.G.V. à NARBONNE,*
 - Monsieur le Colonel LE BOURSICOT, *Directeur des Services de la Reconstruction à MONTPELLIER,*
 - Messieurs BONOD et BADANY, *Architectes de l'Urbanisme à MONTPELLIER,*
 - Monsieur MARCOUREL, *Directeur du Service Commercial de la S.N.C.F. à SETE,*
- et à leurs services,
- à toutes les Entreprises privées qui, au mépris parfois de leur secret personnel, n'ont pas hésité à nous communiquer l'essentiel de leurs Archives,

Nos bien vifs remerciements.

AVANT-PROPOS

Situé au fond et au milieu du Golfe du Lion, SETE a été remarquablement placé par la nature pour être le port capable de desservir les trois régions économiques de MONTPELLIER, CLERMONT-FERRAND et LIMOGES, avec lesquelles il est en relation directe par eau, route et fer.

Simple havre de pêcheurs, au pied de la colline calcaire de St-Clair, il fut au XVII^{ème} Siècle, contre le désir des dirigeants régionaux et de par la volonté du Roi suivant en cela les aspirations des populations, transformé en un véritable port par les soins de COLBERT et du Chevalier DE CLERVILLE.

Les services rendus à la France au cours de son Histoire, par le Port de SETE, sont incontestables, car il a su adapter les éléments de son activité aux circonstances, et cette Histoire a évolué de façon à compléter heureusement celle des économies régionale et nationale.

A l'origine, il fut le port exportateur des vins et des eaux-de-vie de Languedoc, à destination de l'Europe Septentrionale dont il recevait en échange, des bois et des huiles de poissons.

Au lendemain de la crise phylloxérique, il devint au contraire, pour cette région dévastée, le pourvoyeur de vins étrangers qu'il est demeuré jusqu'à ce jour, même si, en 1892, des mesures protectionnistes applicables aux importations de vins les réduisirent momentanément et le contraignirent à orienter son trafic vers l'importation de matières premières nécessaires aux industries qui se créèrent alors sur les rives du Bassin de Thau.

Aujourd'hui, notre Port, importateur de vins, de produits chimiques, d'hydrocarbures, de céréales et de farine, d'agrumes et de primeurs, exportateur surtout - et ce, depuis la fin de la guerre - d'hydrocarbures à l'état de produits raffinés, est classé comme le septième port de la Métropole, le deuxième sur les rives métropolitaines de la Méditerranée, et le cinquième port pétrolier de France.

Cet essai peut être admis en 1950, au moment où les nécessités de reconstitution des stocks détruits par la guerre et la recherche des devises obligent à l'agrandissement des "portes ouvertes" sur la mer.

SETE, deuxième port de la Méditerranée, n'a pas la prétention de concurrencer MARSEILLE; mais les possibilités immédiates des alentours de notre presqu'île ne sont pas encore exploitées.

MARSEILLE a atteint son plein dans l'encadrement limitrophe de la ville: pour s'épanouir, le port phocéen s'étire en longueur, hors portée de l'agglomération centrale.

SETE doit se renforcer; il peut le faire en profondeur dans le Bassin de Thau, ramassé à hauteur de la ville et sur les abords du bassin, larges et fréquentés.

Cette concentration portuaire possible, mer - bassin, constitue une force d'exploitation commandant l'avenir du "havre Colbert - De Clerville".

Nous avons esquissé ce "bilan 1950" en trois livres, essayant en cela de respecter, à la fois l'ordre chronologique et l'ordre analytique.

Nous avons réservé le LIVRE I à SETE, tel qu'il se présentait à la veille de la deuxième guerre mondiale, sortant d'une crise qui relevait d'une cause régionale - conséquence d'une prétendue protection de la Viticulture - et d'une cause générale - conséquence de la crise de 1929-1934 - et pourvu d'installations portuaires modestes, mais correspondant à la nature de son trafic

Avant d'aborder le LIVRE II, consacré à l'étude analytique du port, nous avons tracé un historique général de la Ville de SETE durant la guerre, et en particulier, de la totale évacuation qu'elle a dû subir durant l'été 1944.

Le LIVRE II est divisé en cinq chapitres, traitant respectivement de l'activité

maritime, du tonnage et de la nature des marchandises débarquées ou embarquées, des installations portuaires à l'aube de ce demi-siècle, des relations de SETE avec son hinterland et des péages établis par la Chambre de Commerce, sur les différentes formes de cette activité.

Le 3^{ème} et dernier LIVRE enfin, est destiné à retracer le développement économique de la Ville et de ses environs immédiats dont les éléments comprennent: le commerce des vins, l'industrie des produits chimiques, des soufres et des ciments, et le raffinage des hydrocarbures, auxquels vient se joindre l'utilisation des richesses naturelles de la mer, par la pratique de la pêche et l'exploitation des salines.

Mais un bilan ne saurait être complet s'il ne permettait d'entrevoir des possibilités d'avenir. Le moment est critique pour le Port de SETE: quelles perspectives s'offrent à lui ? C'est ce que nous tenterons d'esquisser en notre conclusion.

*
* *
*



Photo Clément - Sète

Vue générale du canal maritime

LIVRE I

L'AVANT-GUERRE

CHAPITRE I

SETE DE 1923 A 1938

Notre Port qui, tout au long de son histoire, a subi de brèves mais nombreuses et violentes crises, a vu au cours des années son trafic évoluer et se transformer en accord avec les circonstances.

En effet, à l'origine, presque exclusivement port d'exportation des vins et eaux-de-vie languedociens, il se vit, lors de la disparition de nos vignobles attaqués par le phylloxéra, devenir, au contraire, un port importateur de vins coloniaux et étrangers qui allaient suppléer à l'absence des produits français.

C'est pourquoi, exportateur d'abord, importateur ensuite, SETE était considéré comme "port des vins", il le demeura, bien que depuis la fin du XIX^{ème} Siècle ce ne soit plus sa seule raison d'être, au cours de la Guerre de 1914-1918, tant pour la consommation nationale que pour le transit international, en particulier vers la Suisse.

Depuis déjà de nombreuses années, le vignoble régional avait été reconstitué, mais notre production, quoique particulièrement importante, était épuisée généralement par la consommation nationale, tandis que, d'autre part, les vins méridionaux depuis cette reconstitution, peu riches en couleur et en degrés d'alcool, devaient être coupés pour supporter de longs voyages en mer et pouvoir, ainsi, être exportés, par des vins plus riches en alcool, tels que ceux d'Espagne, d'Algérie, d'Italie ou de Grèce.

Or, ces coupages disparurent rapidement lorsque l'on dut renoncer à toute possibilité d'exportation de nos vins, la Loi de 1892 instaurant des taxes exorbitantes sur les vins exotiques, et dès lors se répercutèrent directement sur les importations les fluctuations des récoltes.

C'est ainsi qu'au cours des dernières années précédant la première guerre mondiale, la production nationale étant insuffisante pour la consommation, la France dut importer de 6 à 9,2 millions d'hectolitres de vins, dont un tiers provenait d'Algérie et un autre tiers d'Espagne.

Le problème se retourna d'ailleurs au lendemain de la guerre, parce qu'il y eut quelques grosses récoltes et que l'Etat crût bon d'intervenir en décrétant, le 7 juillet 1919, que les ports de la Méditerranée seraient fermés à l'importation des vins; mais ce décret, dont l'application s'avéra odieuse, fut rapporté dans les deux mois. Cependant, dès l'année suivante et sous la pression occulte de la Confédération Générale des Vignerons, le Gouvernement doubla les droits sur les vins d'Espagne, mesure absolument prohibitive, car c'était, pratiquement, suspendre toute importation de vins espagnols et cette suspension atteignait gravement les intérêts du commerce sétois.

Dans son ensemble, heureusement pour son existence même, il avait déjà compris les inconvénients d'un seul produit d'importation pour la vie du port, et en 1920, les vins ne formaient plus que le cinquième du trafic du Port de SETE qui, pour tout le reste de ses importations, dépendait d'industries et de commerces à caractère régional.⁽¹⁾

C'est la raison pour laquelle les incidences de la crise du Port de SETE, au cours des "années 30" doivent être étudiées, d'une part, dans ses rapports avec la crise de la viticulture; mais également, d'autre part, dans ses rapports avec la crise générale.

(1) Germain-Martin et M-Comby "Cette Port-Vendres et Nice" 1922 - page 56.

I. - RAPPORTS DE LA CRISE SETOISE AVEC LA CRISE DE LA VITICULTURE⁽¹⁾

Il apparaît tout d'abord nécessaire de noter un trait social concomitant aux faits économiques de ces années: c'est la haine opposant à cette époque les commerçants sétôis et les viticulteurs méridionaux qui, alors, n'avaient pas encore compris que leurs intérêts étaient en péril à cause même de la nature exclusive de leurs activités.

Le seul commerce des vins à SETE et la monoculture de la vigne en Languedoc-Roussillon, étaient, par leur instabilité corrélative, à l'origine de cette hostilité.

En effet, le Midi vivait presque entièrement du vin: les conditions naturelles optima des cépages à grand rendement et des méthodes de culture très particulières, en ont fait la terre du vin par excellence.

Son importance très particulière par le développement du vignoble (un tiers du développement total) était dépassée par celle de son rendement, puisque le Languedoc-Roussillon fournissait en moyenne 50 % de la production nationale.

Le Midi est donc le plus touché lors des crises viticoles de quelque nature qu'elles soient, et voilà la raison pour laquelle de vifs remous agitaient nos campagnes vers 1930 qui aboutirent à la réglementation du marché des vins; ce qui causa un grave préjudice au commerce des vins sétôis.

La moyenne de nos récoltes en ce temps-là, était de 55 à 60 millions d'hectolitres, donc insuffisante pour les besoins nationaux, aussi, avons-nous naturellement recours aux importations de vins algériens et étrangers.

Les importations, qui variaient de 5 à 13 millions d'hectolitres selon l'importance de la récolte (en moyenne 9) portaient l'ensemble du vin disponible à (55 + 9) 64 millions d'hectolitres, ce qui était tout à fait normal ... en apparence ... car dans la réalité, le mécanisme des importations ne pouvait pas toujours être réglé de façon positive et les quantités de vins livrées à la consommation présentaient de gros écarts, et donc des excédents et des insuffisances:

Années excédentes	Années insuffisantes
1922 : 69 + 3 = 77	
1924 : 67 + 9 = 76	1921 : 45 + 5 = 50
1925 : 62,5 + 8,5 = 71	1926 : 40,5 + 10,8 = 51
1928 : 58 + 12 = 70	1937 : 48,9 + 10,8 = 59
1929 : 63 + 12 = 75	

..... ce qui avait pour conséquence une extrême variabilité des cours.

Or, face à cette position déséquilibrée de la viticulture française, se posait le problème algérien: d'interminables discussions doctrinales allaient être déclenchées qui s'accompagnaient de violentes campagnes contre le développement de cette production de vins, dont l'ampleur en moins de dix ans, avait plus que doublé.

En effet, le vignoble algérien qui recouvrait en 1921, 165.000 Ha. produisant 5 millions d'hectolitres, en 1930, recouvrait 242.000 Ha. produisant 13,5 millions d'hectolitres.

La situation de la viticulture s'aggrava rapidement et en dépit de l'organisation progressive du marché.

(1) Renseignements fournis par M. Chaminade, Secrétaire Général de la C.G.V. à NARBONNE.

RECOLTES

Années	FRANCE	ALGERIE	TOTAL
1931	57	15	72
1932	47	18	65
1933	49	16	65
1934	75	22	97
1935	73	18	91
1936	39	11	50
1937	51	15	66
1938	57	22	79

En 1934 et 1935, s'opposent près de 100 millions d'hectolitres de disponibilité et 70 à 75 de besoins ...

Et pourtant, depuis quelques années déjà, étaient intervenues d'énergiques mesures tendant à une réglementation précise du marché des vins, en particulier par la limitation apportée aux importations de vins étrangers; c'est alors que la crise de la viticulture va se répercuter sur une partie du trafic de notre port.

Selon la pratique habituelle, les droits d'entrée sur les vins d'Espagne sont augmentés, tandis que s'édicte des mesures de contingentement à l'égard des vins grecs et tunisiens.

1° - Les Vins tunisiens. (Code des Douanes - Art. 297).

Sont admis en franchise à l'entrée en France, jusqu'à concurrence d'un crédit annuel d'importation de 750.000 hectolitres, les vins de raisins frais dont le titre alcoolique ne dépasse pas 14° et les vins mutés au soufre; en sus de ce contingent, et dans la limite d'une quantité égale à 10 % de ce contingent, les mistelles, les vins de liqueur et les mûts mutés au soufre, jusqu'à concurrence de 12.000 hectolitres d'alcool vinique pur, les alcools représentant le produit de la distillation de 100.000 hectolitres de vin; enfin, sans limitation, les produits de cultures destinées à remplacer celle de la vigne.

Les produits vinicoles tunisiens importés en sus de ces contingents sont, jusqu'à concurrence de 500.000 hectolitres, soumis à une taxe de 30 francs par hectolitre, nette de toutes majorations, à la condition que leur titre alcoolique ne dépasse pas 14°.

Enfin, ceux qui ne sont pas admissibles au bénéfice de ces contingents, sont soumis au droit du tarif minimum.

Bien entendu, les contingents non utilisés au cours d'un exercice ne peuvent être reportés, et de plus, en sont totalement exclus les vins provenant "des plantations nouvelles"; d'autre part, les importations sont échelonnées par quantités successives à partir du 10 septembre de chaque année.

2° - Les Vins grecs.

Les restrictions sont étudiées dans un arrangement signé à ATHENES, le 23 mai 1931 et ratifié par une loi du 2 août 1931.

Les mesures prises à l'égard de cette catégorie d'importation sont naturellement plus rigides que celles à l'égard d'une nation placée sous notre protectorat, comme la Tunisie.

Il n'y a pas d'admission en franchise et l'ampleur du contingent taxé au tarif minimum est fonction de celle de la récolte française de l'année en cours (Algérie comprise et Tunisie pour la fraction admise en franchise à l'importation en France).

325.000 hectolitres de vins grecs, autres que les vins de liqueur pour

lesquels est prévu un régime spécial, sont admis ainsi quand la récolte est égale ou supérieure à 60 millions d'hectolitres.

Lorsqu'elle est inférieure à ce chiffre, les importations de vins grecs augmentent proportionnellement à cette insuffisance; en outre, en cas de mise en application en France de dispositions législatives comportant une restriction quelconque au libre droit des viticulteurs de disposer de tout ou partie de leur récolte, le contingent initial de 325.000 hectolitres est réduit automatiquement, dans une proportion égale à celle imposée sur l'ensemble de cette récolte française.

Mais, cela n'était pas suffisant pour assurer la régularité des cours, car la production de la Métropole était alors elle-même bien trop importante pour qu'on puisse espérer un redressement des prix.

Aussi, au cours des années 1930 - 1931 et 1932, s'ébauche ce que l'on a appelé le "Statut viticole" qui tend par des mesures d'ordre divers, à l'élimination de l'excédent permanent de 8 à 10 millions d'hectolitres.

Une véritable trilogie de mesures s'instaura: la régularisation de la distillation, l'échelonnement des ventes par tranches successives afin d'éviter une descente continuelle de ces prix, et le financement de primes à l'arrachage qui demeura toutefois toujours volontaire.

Or, se posait alors un dernier problème à résoudre: celui de la production algérienne en croissance continue.

L'Algérie n'était ni un protectorat, ni une puissance étrangère; aussi, songea-t-on alors, à un essai d'application du Statut Viticole Français et notamment de l'échelonnement des ventes une fois la récolte connue.

Une vive effervescence souleva l'Algérie qui motiva le déplacement d'Edouard BARTHE - alors Président du Groupe Parlementaire Viticole Français et membre influent de la Commission inter-ministérielle de la Viticulture. Sa mission était périlleuse, mais il réussit tout de même à l'accomplir jusqu'au bout, grâce à sa technicité et au concours que lui apporta M. ABBO, député et membre très écouté des Assemblées Viticoles Algériennes.

Le résultat de cet ensemble d'énergiques décisions ne tarda pas à se faire ressentir: les prix du vin se stabilisèrent pour atteindre un niveau tout à fait normal à la veille de la deuxième guerre mondiale, et toutes ces mesures tendirent à s'estomper.

Mais, si la situation du marché des vins avait été améliorée, c'était aux dépens des ports français. En effet, l'application des contingentements, des tarifs douaniers prohibitifs et du Statut Viticole en Algérie, avait entraîné un important ralentissement de nos importations:

IMPORTATIONS FRANCAISES DE VINS

PROVENANCE	1933	1934
Grèce	52.592 Tonnes	9.822 Tonnes
Espagne	152.419 "	30.512 "
Italie	4.554 "	2.200 "
Algérie	1.701.240 "	1.338.951 "
Tunisie	82.371 "	74.151 "
au TOTAL	2.014.579 "	1.469.443 "

SETE fut l'un de ces ports atteints par les répercussions de la crise de la Viticulture française, et en particulier par le ralentissement de nos importations en provenance de l'Espagne, de la Grèce et de la Tunisie.

Mais, en ce qui concerne l'application du Statut Viticole en Algérie qui avait déclenché une forte réduction de la récolte, il n'a pas été sans entraîner certaines répercussions sur le trafic de SETE; mais d'autres ports français, dans ce cas particulier, ont été davantage touchés que nous, car SETE n'avait pas beaucoup bénéficié de l'augmentation des récoltes algériennes, le trafic par la voie méditerranéenne demeurant limité aux régions de l'Est et du Centre, qui n'atteignait pas la voie de l'Ouest, tandis que les ports de l'Ouest avaient vu leur trafic tripler d'intensité, notamment à destination de la région parisienne.

Dans quel ordre de grandeur, les importations de vins de notre Port ont-elles diminué de 1933 à 1934, année au cours de laquelle toutes les mesures restrictives ont commencé à faire ressentir leurs effets sur l'évolution du commerce extérieur de la France ?

Elles sont passées de 522.000 tonnes en 1933 à 310.447 tonnes en 1934, pour descendre progressivement à 243.914 tonnes en 1937 qui est la dernière année de la crise, puisqu'en 1938, les importations de vins du Port de SETE remontaient brusquement à 352.509 tonnes; en effet, grâce aux prohibitions et aux contingents, le prix du degré avait été rétabli à un niveau suffisant à la veille de la guerre.

Il est évident que si SETE avait été toujours "Port du Vin", son existence aurait pu être mise en jeu par les lois de protection de la Viticulture; mais il était devenu aussi un port de bois, de phosphates, de pyrites, de soufre, de brai, de pétrole ... et de beaucoup d'autres choses,⁽¹⁾ aussi, bien que du point de vue "absolu" cette diminution se soit révélée importante, elle l'est bien moins relativement à l'ensemble du trafic.

Certes, en 1934, les quantités de marchandises manipulées sur les quais ont subi une profonde diminution qui subsista d'ailleurs dans ses grandes lignes, jusqu'en 1938; mais cette diminution a joué tant aux entrées qu'aux sorties et fut due en partie aux répercussions de la crise de la Viticulture - mais aussi, et pour une grande part, à la crise générale de surproduction qui ravagea alors le globe entier

II. - RAPPORTS DE LA CRISE SETOISE AVEC LA CRISE GENERALE.

En effet, avec la même acuité, mais pour des causes bien moins faciles à discerner que celles relatives à la Viticulture, un marasme régnait alors dans les affaires depuis déjà quelques années, qui allait en s'accroissant dans tous les domaines.

La crise qui était née en Amérique en 1929, déferla rapidement sur les autres parties du Monde et notamment sur la France, où, en dépit de la baisse des prix, la surproduction régnait et engendrait une guerre douanière subitement déclenchée, conséquence d'une baisse universelle du pouvoir d'achat.

Il était impossible de réunir des marchés nationaux, antagonistes et sursaturés, chacun d'eux cherchant à écouler chez les autres plus qu'il n'achètera de tous, car leur antagonisme provenait précisément du fait que chacun d'eux n'avait pas la capacité d'absorber la production de son pays.⁽²⁾

C'est au moment où l'appauvrissement apparaît chez les peuples, que les échanges internationaux se raréfient.

(1) MAURIN - *Le Port de SETE - La Revue des Sciences Politiques* Tome III - Octobre/Décembre 1930 - Pages 593 - 606.

(2) Jacques DUBOIN - "Ce qu'on appelle la crise" (Extraits d'Etudes parues dans l'Oeuvre - Année 1933 - Octobre 1934) Les Editions Nouvelles, 16 Rue de la Sorbonne, PARIS 1934.

La dénomination de surproduction est d'ailleurs inexacte, car il est bien plus vrai qu'il y avait disparité entre la production et les possibilités de consommation. Le chômage régnait partout, qui retranchait toute une catégorie d'humains du nombre naturel de consommateurs.

Les richesses produites s'entassaient inutilement et l'on en arrivait à ralentir leur fabrication, puis même à les détruire; et, tandis que le blé regorgeait au Canada ou aux Etats-Unis, il en était de même dans l'Europe Occidentale et Centrale.

Si on examine le commerce que faisaient entre elles les 48 principales Nations, on s'aperçoit que le volume international des échanges - évalué à 750 milliards de francs en 1930 - était tombé brusquement à 425 en 1931, puis à 280 en 1932.

On a beaucoup épilogué sur la nature de cette crise: crise cyclique prétendent les uns, crise de structure répliquèrent les autres; il ne nous appartient pas d'en tirer les conclusions ici; mais plutôt, qu'il nous soit permis de considérer les répercussions fâcheuses qu'elle eût sur le trafic de notre Port.

C'est seulement en 1934 que la crise l'atteignit, car des Etats-Unis elle s'était étendue d'abord et presque immédiatement à la Grande-Bretagne et à la Hollande, et quelques années seulement plus tard aux autres Etats.

La grande dépression ne commença chez nous qu'en 1931, où les indices de la production des prix de gros et des cours des actions industrielles fléchirent rapidement, tandis que s'accroissait le nombre des chômeurs.

Aussi, la France ne suivit-elle ce mouvement de repli sur elle-même qu'avec un certain retard sur les autres Nations, et notre commerce extérieur demeura-t-il plusieurs années semblable à ce qu'il était auparavant.

TRAFFIC GLOBAL DU PORT DE SETE, de 1933 à 1938

Entrées et sorties des marchandises	
1933.....	1.578.480 Tonnes
1934.....	1.309.600 "
1935.....	1.142.444 "
1936.....	1.161.977 "
1937.....	1.361.132 "
1938.....	1.648.726 "

Le redressement commence à se dessiner en 1937. Depuis deux ans, les effets de la crise s'étaient estompés dans les pays qui l'avaient vu éclater et dans ceux où elle s'était propagée rapidement. La situation intérieure de la France était déjà améliorée depuis 1936, et 1938 verra sous tous les angles fleurir la prospérité.

L'année la plus désastreuse pour le Port de SETE fut 1935, où l'on n'enregistra que 871.574 tonnes de marchandises entrées, contre 1.047.838 l'année précédente.

Nos exportations subirent également le choc de la guerre douanière, chaque nation voulant vivre sur ses propres produits. Mais hélas, les exportations françaises - tant sur le plan national que sur le plan local - ont occupé en tous temps une place si réduite que la crise du Port de SETE relève plutôt de la crise de ses importations, et particulièrement de celles d'hydrocarbures, de céréales ou de pyrites.

Les fluctuations du marché international se révèlent d'ailleurs au cours d'une étude approfondie de notre trafic, car chaque catégorie d'importation ne voit pas sa courbe fléchir au même moment: pour certaines, 1934 marque le point culminant

de la dépression -- c'est le cas pour les céréales -- pour d'autres, -- c'est le cas des pyrites -- 1937, qui pourtant voit l'ensemble des importations remonter.

En général, 1938 marque bien le retour à la prospérité....., cette prospérité que durant la guerre on croira avoir toujours connue, que l'on regrettera éperduement tout au long de ces longues années, et qu'on croyait devoir retrouver au lendemain de la Paix, alors qu'aujourd'hui s'étalent à nouveau la crise, la baisse du pouvoir d'achat et le chômage faisant face, cette fois, à une hausse ininterrompue des prix.

*

* *

CHAPITRE II

INSTALLATIONS PORTUAIRES EN 1938 ⁽¹⁾

Les premiers aménagements du Port de SETE consistèrent à établir un canal reliant l'Etang de Thau à la Méditerranée, à la base du Mont St-Clair et un Môle enraciné à celui-ci - le Môle St-Louis - destiné à protéger le débouché dans la mer de ce canal.

Le nouveau port devint rapidement prospère. Aussi, la nécessité d'y maintenir un mouillage suffisant et de le défendre contre les tempêtes, conduisit-elle à construire une digue à l'Est, appelée "Digue de Frontignan" qui formait avec l'ancien Môle St-Louis, un système de jetées convergentes.

Dès 1821, un brise-lames est élevé en mer qui sera prolongé en 1862 par deux épis: l'un de 250 mètres vers l'Est, l'autre de 150 mètres vers l'Ouest.

L'extension du port réalisée au XIX^{ème} siècle consista à creuser une série de bassins et canaux (nouveau Bassin - Canal Maritime prolongé par le Canal Latéral - Bassin de la C^{1e} du Midi) qui ont donné au Port de SETE son aspect actuel.

I. - MOLES ET BASSINS.

Le port proprement dit se compose donc de bassins et de canaux, bordés presque partout d'immeubles urbains. Il se prolonge dans l'Etang de Thau par un chenal (à la côte - 7,80 mètres), creusé en 1918 dans sa partie Est, l'Etang des Eaux Blanches, et dont la largeur au plafond varie de 50 à 36 mètres.

Depuis sa création, le Port de SETE a connu un développement remarquable qu'il doit à sa situation favorable au fond et au milieu du Golfe du Lion, où il est le débouché naturel sur la Méditerranée, de la région qui s'étend du Rhône aux Pyrénées, région qui comprend deux bassins industriels: le Gard et le Tarn.

Avec ses deux gares, SETE bénéficie de relations ferroviaires, rapides et faciles, avec la France entière et les pays limitrophes; en outre, deux voies de navigation intérieure (Canaux du Midi et du Rhône à SETE) le relient à la vallée de la Garonne et à la vallée du Rhône.

Enfin, SETE étant situé sur une côte où les apports de sable, surtout en provenance du Rhône, rendent difficile l'entretien des profondeurs, la présence de l'Etang de Thau - jouant dans une certaine mesure le rôle d'un bassin de chasse - favorise la lutte contre l'ensablement, grâce aux dénivellations produites: d'une part, par l'amplitude de la marée qui est très faible (0 m,20 au maximum), d'autre part et surtout, par l'action des vents et de la pression atmosphérique; en effet, sous l'action de la marée, combiné à celle-ci, le niveau de la mer peut éprouver des variations atteignant jusqu'à un mètre.

NOTE. - GALTIER Gaston - Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie 1945: Description du Port de SETE.

1°) Rade - 2°) Avant-port (Bassin aux pétroles en est une partie).

3°) Vieux Bassin créé sous Louis XIV (Superficie 8 ha - autrefois réservé aux bateaux de pêche).

4°) Chenal à l'extrémité du Canal de SETE (Superficie 2 ha,7).

5°) Nouveau Bassin créé sous Monarchie de Juillet (Superficie 7 ha).

6°) Canal Maritime qui prolonge le Nouveau Bassin (Superficie 7 ha,4).

7°) Bassin du Midi (4 ha) à l'extrémité du Canal Maritime.

8°) Canal Latéral prolonge Bassin du Midi qui unit avec Canal de SETE et Etang de Thau.

(1) Renseignements obtenus dans les Services des Ponts et Chaussées de SETE.

La position de SETE est signalée par un phare à éclats blancs, toutes les cinq secondes, situé sur la colline, d'une portée de 29 milles et les passes sont jalonnées par un système de feux de moindre importance, dont deux à occultation: l'un (rouge) à l'extrémité Est du brise-lames, l'autre (blanc) à l'extrémité du Môle St-Louis; récemment, un radio-phare, d'une portée de 60 milles, a été mis en service.

Le port se compose de 35 hectares de bassins, d'une profondeur s'étageant de 7 m,30 à 8 mètres. En effet, il n'existe pas d'écueils aux abords du port et les fonds sont constitués par du sable fin que les courants littoraux renouvellent.

A la veille de la guerre, les profondeurs qu'on s'efforçait d'obtenir en tous temps, étaient de:

- 8 mètres, dans les rades, extérieure et intérieure, sur une largeur minima de 200 mètres;
- 7 m,50, dans l'avant-port;
- 7 m,30, dans les canaux et bassins.

Le port pouvait ainsi recevoir tout navire dont le tirant d'eau ne dépassait pas 7 mètres.

Pour réaliser ce programme, il était nécessaire de draguer chaque année, environ 220.000 mètres cubes de sable, vase et algues, opération qui était exécutée avec un matériel appartenant au Service Maritime.

La navigation intérieure disposait de profondeurs allant jusqu'à 3 m,50 et sa surface d'eau était évaluée à 9 ha,50; mais elle utilisait également certains bassins maritimes, comme le Canal Latéral et le Bassin du Midi.

II. - UTILISATION DES QUAIS.

En 1939, à la veille de la guerre, le port comprenait 47 postes à quais, dont 3 postes situés sur le port industriel de l'Etang de Thau et appartenant à la Compagnie Bordelaise de Produits Chimiques et à la Société des Raffineries du Midi.

Les longueurs de quai qui étaient affectées, tant à la navigation maritime qu'à la navigation intérieure, avec les surfaces de terre-pleins correspondantes, sont données par le tableau suivant:

	NAVIGATION MARITIME		NAVIGATION INTERIEURE	
	Longueur	Surface des terre-pleins	Longueur	Surface des terre-pleins
Quais desservis par voie-ferrée.....	2.043 m.	55.549 m ²	-	-
Quais non desservis par voie-ferrée.....	3.106 m.	43.382 m ²	2.962 m.	19.834 m ²
T O T A L...	5.149 m.	98.931 m ²	2.962 m.	19.834 m ²

Certains quais avaient une affectation spéciale. C'étaient: pour les hydrocarbures, les quais du Bassin aux Pétroles, de la Raffinerie du Midi et de la Cie Bordelaise; pour les matières pondéreuses (charbons, soufre, pyrites, phosphates, brai...) les quais du Bassin du Midi et du Nouveau bassin desservis par la S.N. C.F.

L'intensité du trafic, par mètre courant de quai, est caractérisée pour l'année 1931, par les chiffres ci-après:

$$\text{Hydrocarbures} \dots\dots\dots \frac{148.000^t}{200 \text{ m}} = 740 \text{ tonnes au mètre}$$

- Matières pondéreuses.....	$\frac{312.000^t}{854 \text{ m}}$	=	365 tonnes au mètre
- Marchandises manutentionnées sur place fixe à quai.....	$\frac{483.000^t}{2.100 \text{ m}}$	=	230 " "
- Rendement moyen des quais du port, pour le trafic global.....	$\frac{1.453.000^t}{5.149 \text{ m}}$	=	280 " "

III. - OUTILLAGE EN 1938.

1°) - L'outillage de manutention.

Il n'était pas très important, mais comprenait cependant, outre une grue fixe à bras de 10 tonnes:

- sur le quai Sud du Bassin du Midi: deux grues électriques de 3 tonnes;
- sur le quai Nord du Bassin du Midi: deux grues à vapeur (en 1940, s'y ajouteront deux grues électriques de 6 tonnes, repliées de Strasbourg);
- sur l'Etang de Thau, à l'apportement de la C^{1e} Bordelaise de Produits Chimiques: deux grues électriques de 5 tonnes;
- sur le quai Vauban, pour la navigation intérieure: deux grues électriques de 2 tonnes 50;
- quatre pontons-grues (dont trois de 5 tonnes et un de 3 tonnes 50) appartenant à une entreprise d'acconage, complétaient cet outillage.

En outre, le service des Ponts et Chaussées possédait un ponton-grue de 5 tonnes et un ponton - voiture de 135 tonnes; mais ces engins étaient normalement affectés aux travaux du port.

Pour la manoeuvre des navires et des chalands, le Port de SETE disposait de 3 remorqueurs (d'une puissance de 350, 200 et 120 CV) appartenant à la C^{1e} CHAMBON, et d'un remorqueur (100 CV) appartenant à la Société Sétoise d'Acconage.

D'ailleurs, outre les remorqueurs privés, le Service Maritime disposait pour ses besoins, de 5 remorqueurs, de puissance variant de 120 à 425 CV.

2°) - Outillage de stockage et de transit.

Indépendamment des entrepôts que possédaient les négociants à proximité des quais, la Chambre de Commerce gérait deux halles couvertes, sur le quai Nord du Bassin du Midi, plus spécialement affectées aux primeurs, et un entrepôt sur le quai Sud du Bassin du Midi, comprenant un rez-de-chaussée et deux étages reliés par des monte-charges électriques et offrant une surface utilisable de 7.500 mètres carrés.

En outre, le développement du transport des vins par bateaux-citernes avait conduit la Chambre de Commerce à construire, sur le quai Sud du Bassin du Midi, un entrepôt spécial comprenant des cuves reliées au quai par un pipe-line et représentant une capacité totale de 28.000 hectolitres; le remplissage des wagons-réservoirs ou des camions-citernes se faisant ensuite par simple gravité à partir de ces cuves.

Certaines sociétés privées disposaient également de cuves pour le stockage des vins en transit, reliées également au quai par pipe-line et représentant une capacité globale de 23.500 hectolitres.

Ces cuves de transit qui, ainsi que leur nom l'indique, sont spécialement affectées au transit des vins arrivant par bateau-citerne, ne se confondent pas avec les vastes chais des négociants en vins et des fabricants d'apéritifs, dont la contenance globale dépassait 900.000 hectolitres, et dans lesquels les vins séjournaient, en général, pendant un certain temps.

Quant aux vins en fûts, leur transvasement en wagons-réservoirs se faisait dans des cours dites de pompage, dont l'une appartenait à la S.N.C.F., et l'autre

à la Douane (pour les vins en transit international) sans compter plusieurs installations privées.

Les réservoirs du port aux pétroles n'étaient que des réservoirs-relais que l'on remplissait pour activer le débit des pétroliers. (1)

3°) - Progrès réalisés depuis 1923.

Si la surface d'eau des bassins utilisés par les navigations maritime et intérieure, et la longueur totale des quais qui les desservent n'avaient guère varié depuis une quinzaine d'année, par contre, la superficie totale des terrains affectés à la navigation maritime avait quintuplé, puisqu'elle était passée de 19.060 mètres carrés en 1923 à 98.931 mètres carrés en 1938. De même, une amélioration semblable se constatait dans la profondeur des bassins réservés à la navigation maritime.

En 1923, le tirant d'eau moyen était de 6 mètres; à la veille de la guerre, grâce à des dragages intensifs, de 7 m,30 et le port pouvait recevoir tous navires dont le tirant d'eau ne dépassait pas 7 mètres.

Ainsi, dans l'espace d'un peu plus d'une décade, on était arrivé à améliorer, dans d'importantes proportions, à la fois, l'ampleur des navires mouillant au port, et la quantité de marchandises pouvant être entreposées sur les quais.

4°) - Insuffisances et critiques.

On a souvent reproché au Port de SETE, et cela, même dans les sphères locales, une prétendue insuffisance de tirant d'eau: en réalité, certains ports français et notamment les ports d'estuaire - dont la majeure partie se présente comme de très grands ports - n'en ont pas un plus important.

C'est ainsi, qu'au cours des années précédant la guerre, CALAIS, St-NAZAIRE et BAYONNE avaient un tirant d'eau de 7 mètres seulement, tandis que la profondeur du Port de NANTES s'élevait de 6 à 8 mètres, et que si la passe Ouest de celui de BREST avait un tirant d'eau de 7 mètres, la passe Est n'en était pas entretenue, et donc impraticable. Enfin, le tirant d'eau du Port de ROUEN lui-même, pourtant l'un des plus importants parmi les ports français, de 7 mètres en vive eau, n'était que de 6 mètres en toute marée en Seine-Maritime.

Quant à l'outillage de manutention, d'apparence fort modeste, il s'expliquait si l'on observe que les marchandises pondéreuses, bien que marquant une progression assez nette pendant les années ayant précédé la guerre, ne représentaient cependant qu'une faible partie du trafic, la plus grande partie étant constituée soit par des liquides en vrac (vins, hydrocarbures) qui sont pompés; soit par des marchandises diverses (vins en fûts, primeurs, agrumes) qui sont manutentionnées avec les mâts de charge des navires, le système de rémunération à la charge des ouvriers dockers, pour les marchandises diverses favorisant du reste cet état de choses.

Dans l'ensemble, les installations du Port de SETE n'étaient pas, à la veille de la dernière guerre, nettement suffisantes pour assurer le développement du trafic quant à son ampleur et quant à sa nature.

Seule, la question du trafic des vins était résolue; des déficiences notables étaient à relever pour la manutention et le stockage des autres marchandises. C'était le cas, notamment, des primeurs.

On doit remarquer d'ailleurs que l'absence de marées fait que les navires demeurent au même niveau et que la faible hauteur des quais - qui ne sont en moyenne qu'à 1 m,50 au-dessus de l'eau - réduisent l'action du matériel de levage.

* *

(1) GALTIER Gaston - Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie 1945.

CHAPITRE III

UN MOMENT DE L'HISTOIRE LOCALE (1939-1949)

I. - L'AVANT-GUERRE.

La vie de SETE, au cours des dix années précédant la deuxième guerre mondiale, ne différa certainement pas de celle des autres villes maritimes françaises.

La grande crise devait atteindre le trafic du Port en 1934 et 1935, mais sans raisons particulières, car d'autres remous économiques et sociaux allaient, à la même époque, réveiller les passions méridionales endormies; ce sont ceux qui détermina la mise en oeuvre de nouveaux moyens de transport du vin.

Mais ce problème des bateaux-citernes - aujourd'hui à nouveau crucial - est bien trop vaste pour être embrassé dans une simple présentation de généralités. Aussi, le reprendrons-nous dans un chapitre spécial.

Au début de la quatrième décade de ce siècle, bien des projets sont évidemment en cours. Les effets désastreux de la guerre de 1914-1918 s'estompent dans le passé et déjà s'annoncent les dossiers, signes précurseurs de grands travaux.

L'établissement d'un grand égout collecteur est envisagé, qui permettra de classer SETE, station climatique, et la création de trois nouveaux groupes scolaires dans les quartiers excentriques, de plus en plus peuplés, du quai des Moulins, de la Corniche et des Métairies, est à l'étude.

Mais, seul le premier groupe sera réellement construit et il faudra attendre l'après-guerre pour que soient réalisés les deux autres.

Une base d'hydravions est prévue dans l'Etang de Thau: les esprits sont en paix et voient "grand".

Pourtant, déjà le ciel s'obscurcit. Dès 1931, on doit envisager ces travaux, non point seulement comme une fin, mais plutôt comme un moyen de lutte contre le chômage qui de plus en plus se développe, et ce, partout en France et dans le Midi.

La création des chantiers communaux et l'affiliation de la Ville à la Caisse de chômage de l'Hérault sont décidées. Malheureusement, le problème des grèves ne tarde pas à compléter celui du chômage et les troubles sociaux de 1936 et 1937 ne sont pas sans atteindre SETE dans la prospérité de son économie, notamment à l'occasion de son trafic maritime, car les grèves des ouvriers du port en affectent les possibilités par la carence apportée aux manipulations sur les quais.

II. - 1939-1942.

Durant la "drôle de guerre" et au début de l'occupation allemande, SETE ne se distingue pas non plus des autres ports méditerranéens.

Comme dans toutes les villes de France, un bureau est créé pour l'organisation de la Défense Passive, l'Administration Municipale faisant alors appel à la Croix Rouge, aux Mouvements de Scoutisme et à de simples volontaires.

Aussi, les services sanitaires, de sécurité, d'incendie, de déblaiement et de liaison, sont-ils rapidement organisés et l'effectif total du personnel de la Défense Passive, atteint le chiffre de 800.

Des sirènes à grande puissance sont établies en divers points de la Ville; des tranchées sont creusées sur les places et esplanades, ainsi que dans les cours de quelques écoles; des abris sont aménagés dans les caves de certains immeubles; mais ce dispositif n'entrera en action, d'une façon positive, que bien des années plus tard, dans les semaines qui précéderont la Libération.

Aux jours sombres de 1940, SETE reçoit, comme l'ensemble des cités méridionales, les réfugiés belges et français qui, dans la crainte de l'envahisseur, n'ont

pas hésité à traverser le pays tout entier, pour se trouver en définitive accueillis à la Méditerranée. C'est ainsi que le Service Municipal des Réfugiés accueillera, entre autres, 1.200 civils et 97 policiers belges.

Les deux années qui vont suivre sont des plus douloureuses, car la ville ne produit rien et doit tout attendre de l'extérieur; le port est quasi mort; le ravitaillement des Sétouais est de plus en plus précaire.

Aussi, cette lamentable situation va entraîner certains troubles sociaux, et le 20 janvier 1942, un important cortège formé devant les Halles crie son mécontentement sous les fenêtres de l'Hôtel de Ville; pourtant, les Pouvoirs publics ne se désintéressent pas de la misère qui règne. SETE ne représente pas une exception en zone Sud et ainsi que partout ailleurs dans cette zone, un Comité d'Aide aux enfants sous-alimentés est créé qui, surmontant de nombreuses difficultés, distribue des collations réconfortantes aux écoliers.

III. - L'OCCUPATION - LE PROBLEME DE L'EVACUATION.

1°) - L'Occupation.

C'est dans la nuit du 12 au 13 novembre 1942 que les troupes allemandes ont occupé la ville.

Une Commission siégeait d'ailleurs à SETE depuis plus d'une année, qui assurait le contrôle des navires dans le port.

La présence de l'occupant va se faire rapidement ressentir: dès le 23 novembre, SETE, la nuit, disparaît dans les ténèbres, l'éclairage d'alerte permanent est institué; les troupes - de plus en plus nombreuses - s'installent dans la région et d'énormes travaux de fortifications sont entrepris, pour lesquels sont requises les entreprises privées et la main-d'oeuvre française.

Un puissant système de défense s'organise; au Môle St-Louis, au brise-lames, sur les flancs du Mont St-Clair et tout le long de la côte. Des batteries de tous calibres sont mises en position, tandis que des abris souterrains sont creusés sous la colline. De grands dépôts de munitions se constituent et presque tous les chalutiers de pêche sont réquisitionnés pour être transformés en vue d'assurer la défense côtière.

Les exigences des Allemands au cours des mois qui s'écoulent, deviennent de plus en plus nombreuses. C'est ainsi qu'ils réclament, pour des "raisons stratégiques" la démolition de certains immeubles et l'évacuation de certains autres pour y installer de nouveaux services ou de nouveaux cantonnements.

L'atmosphère est lourde alors dans tout le pays. En effet, la loi instituant le Travail Obligatoire a été promulguée le 16 février 1943, aussitôt suivie de la loi du 13 mars 1943 créant une carte de travail.

Au même moment, l'occupant décide que la garde des voies ferrées doit être accomplie par des Français et SETE fournit lui-aussi son contingent de requis.

Mais, à cette époque, notre cité va commencer à connaître une destinée toute particulière.

Les Allemands - peut-être sincères dans leur crainte ou bien tentant par une telle conduite de berner les alliés - vont considérer le port et la ville comme des points particulièrement importants, à la fois, et dans le plan d'attaque des alliés, et dans leur propre système de défense.

Alors, s'ébauche la mort lente de SETE: à l'aide de mesures théoriques ou pratiques, de décisions mûrement élaborées ou bien dictées par les circonstances, et sous le prétexte des bombardements possibles ou d'un débarquement allié, l'évacuation quasi-totale d'une population de près de 40.000 habitants va commencer.

2°) - Le problème de l'évacuation.

Dès 1942, une Commission d'hébergement et d'évacuation avait été créée; mais ce n'est que le 17 mars 1943 que la ville de SETE est classée "Secteur menacé de 1ère urgence". Une affiche porte cette décision à la connaissance de la population,

en invitant ceux qui ne sont pas intéressés à la vie économique de la cité et au fonctionnement des Services Publics et de la Défense Passive, à quitter la ville.

Le même jour, il est demandé aux Chefs des Etablissements scolaires d'inciter les familles à procéder à l'évacuation de leurs enfants, et à partir d'avril 1943, il devient impossible à toute personne non domiciliée à SETE d'y venir résider, même à celle qui possède une villa.

Déjà, certaines portions du territoire sétois sont interdites à la population; la circulation sur la route qui s'étend du Môle St-Louis jusqu'à AGDE, est supprimée, sauf pour les habitants de cette route et munis d'un laissez-passer.

Le 8 mars 1943, il avait été décidé que la population allait être classée en trois catégories, en vue d'une future évacuation forcée.

Ce recensement, dont les Sétois sont avisés par la presse, est fait en un temps record par les membres du Corps Enseignant, dans chaque quartier, en "Indispensables", "Utiles" et "Inutiles".

Des fiches de couleurs différentes sont attribuées à chaque groupe; les "Indispensables" comprennent tous les fonctionnaires, les membres de la Police, les Pompiers, le personnel des Services Publics et de la Défense Passive, les Médecins, Sages-femmes et Pharmaciens; tous les autres travailleurs sont "Utiles", ainsi qu'une personne assurant l'entretien de leur ménage; enfin, les "Inutiles" sont les retraités et rentiers, les réfugiés allocataires sans profession et les enfants.

Au 15 juin, sur 30.373 habitants, la ville compte 3.008 Indispensables, 17.750 Utiles et 9.615 Inutiles.

Il est prévu que les Inutiles seront évacués en premier et les Utiles en second, tandis que les Indispensables sont considérés comme ne devant pas quitter SETE.

Ce genre d'évacuation n'interviendra jamais sur le plan positif: il est facile d'envisager d'aussi vastes déplacements de population en théorie, mais il s'avère bien plus difficile de les exécuter, lorsqu'on se heurte à maintes impossibilités matérielles et surtout à l'inertie opposée par cette population, mécontente de devoir quitter sa demeure, son gagne-pain et tous ses souvenirs, pour gagner une nouvelle résidence avec le douloureux titre de "réfugié".

Lentement, pourtant, s'effectuent certains départs volontaires. A la fin du mois de mai, deux centres d'accueil, réservés aux enfants, sont ouverts à Saint-ANDRE-de-SANGONIS et à BEDARIEUX.

L'effectif de Saint-ANDRE-de-SANGONIS, peu nombreux, a évolué entre 70 et 110 pupilles, parmi lesquels sont compris des enfants de la zone côtière, autres que les petits Sétois.

A BEDARIEUX, 250 à 300 enfants seront hébergés jusqu'en octobre 1944, date à laquelle plus d'une centaine d'entr'eux rentreront à SETE. D'autres centres d'enfants seront prévus au BOUSQUET D'ORB et à BAYSSIÈRES; mais comme tout projet mûrement élaboré, celui-ci ne trouvera pas d'accomplissement.

Les vieillards de l'Hospice sont dirigés sur LAMALOU-les-BAINS en août 1944, où ils sont logés dans deux hôtels réquisitionnés à leur intention.

Mais, si l'attention des Pouvoirs Publics est constamment appelée sur l'évacuation, il leur faut tout de même songer au ravitaillement de la population demeurée encore à SETE et qui se présente de plus en plus défectueuse.

C'est au cours du printemps 1943 que les villes de MONTPELLIER, BEZIERS et SETE, afin d'améliorer les apports en légumes nettement insuffisants, fondent et organisent en commun les "Cultures Vivrières de Gignac". Mais plusieurs millions de francs sont engloutis dans cette affaire, dont la gestion, l'agencement et le rendement paraissent manquer de direction et de personnel qualifié.

Une régie municipale de vente de légumes est alors créée, qui recevra pendant l'année 1943: 79.428 Kgs de marchandises.

Pendant ce temps, la protection des Sétols continue à s'organiser: le 10 Septembre, un Centre de liaison est prévu à MEZE, au cas où à la suite d'un bombardement, la ville de SETE serait privée de communications avec MONTPELLIER; deux barques à moteur seraient utilisées pour la traversée de l'Etang de Thau.

On recense les réserves d'eau, puits, bassins, citernes, d'une capacité totale de 149 mètres cubes d'eau potable et 203 mètres cubes non potable, qui doivent être précieusement conservés.

L'état se resserre autour du centre vital de la ville, et à partir du 2 octobre, par ordre des autorités allemandes, il est interdit de circuler sur une nouvelle portion du territoire communal.

Tandis que dans l'espoir d'encourager les évacuations volontaires, on attribue à ceux qui s'y résolvent, en gagnant les départements prévus: le Tarn et l'Aveyron, certains avantages, comme une allocation de 750 Frs par personne et un bon de transport gratuit, la période des évacuations forcées va commencer.

Dès le 11 décembre, l'Administration Municipale se voit dans l'obligation d'ordonner aux personnes dont l'habitation se trouve située dans certains secteurs de la ville classés "zone sensible" par les Allemands, de quitter leur logement dans les plus brefs délais. Parmi les 1.000 personnes touchées par cette mesure, celles dont la fonction est véritablement indispensable à la vie économique de la cité, peuvent se transporter dans un autre quartier.

A la suite de ces diverses mesures, la population ne s'évalue qu'à 29.600 habitants, et en janvier 1944 ce chiffre va commencer à décroître rapidement.

En effet, dans les mois qui suivent, estimant le nombre des évacuations volontaires trop restreint, les Allemands, avec une hantise de plus en plus profonde d'une attaque alliée, vont procéder à l'élaboration d'un nouveau plan qui, cette fois, entrera en action.

Le 15 février 1944, le Maire porte à la connaissance du public que les autorités allemandes exigent l'évacuation de la ville; pourront être exemptés de cette mesure:

- les ouvriers travaillant pour elles, ainsi que les employés et ouvriers travaillant dans les entreprises qui alimentent l'économie allemande;
- le personnel des services publics utiles à ces autorités;
- le personnel des autres services publics qui seront reconnus indispensables;
- certaines industries et certains commerces dont le fonctionnement demeurera utile à la vie économique de la partie de la population non évacuée.

En attendant la désignation nominative des personnes qui seront autorisées à rester à SETE, il est recommandé aux habitants non compris dans les catégories ci-dessus, de s'évacuer par leurs propres moyens, dans le plus bref délai, s'ils veulent éviter les aléas d'une évacuation forcée qui pourra avoir lieu aux dates désignées pour chaque zone.

Le 1er mars, toute la zone dite de "resserment", et les 15 mars, 1er avril et 15 avril, respectivement les trois autres.

Le 19 février, les quelques établissements scolaires encore ouverts sont fermés, et le lendemain 20 février, deux listes de pêcheurs sont adressées à la Municipalité.

La première comprend ceux que la Kommandantur baptise "pêcheurs mauvais" et qui n'apportent qu'un appoint faible au ravitaillement. Une lettre est adressée à chacun d'eux, leur ordonnant d'avoir à évacuer la ville sans délais, et les informant qu'un train doit être incessamment formé à leur intention; le 28 février, le premier convoi d'évacués forcés s'ébranle emportant vers le Tarn, 432 Sétols.

Pendant ce temps, à SETE, les mesures de brimade s'intensifient. En effet, le contrôle des hôtels est renforcé, tandis que les occupants envisagent la démolition

de certains immeubles.

Un deuxième convoi, en direction de l'Aveyron, est formé le 17 mars; les évacuations volontaires ou forcées se poursuivent, au rythme de 450 à 500 personnes par jour. Aussi, du 6 février au 9 mars, 6.000 personnes ont quitté SETE.

D'ailleurs, la politique se mêlant très vite aux soucis de protection affichés par les autorités d'occupation, une première liste de 19 "Indésirables" à évacuer d'office, est adressée au Maire le 20 mars... Elle sera suivie de plusieurs autres...

Pourtant, malgré tous ces efforts combinés, trop de Sétôis, à leur gré, demeurent encore dans la ville et les menaces se multiplient. C'est ainsi qu'un permis de séjour réservé aux seuls "Indispensables" devient - en théorie - obligatoire pour pouvoir demeurer dans SETE.

Au même moment, des listes nominatives de commerçants autorisés à conserver leurs magasins ouverts, sont affichées; mais ils ne sont pas les seuls Sétôis considérés comme indispensables et les Allemands protestent contre la lenteur avec laquelle sont établies les autres listes... malgré leurs réclamations; elles n'ont jamais été mises à jour. Aussi, la remise des laissez-passer n'a-t-elle pu être effectuée et c'est un événement dramatique qui va précipiter les départs massifs de la population.

Le 25 juin, un bombardement anglo-américain entraîne la mort de 47 Sétôis, l'hospitalisation de 41 autres, la mise hors de service d'une usine hydraulique et la destruction d'un groupe scolaire, de 75 immeubles d'habitations, ainsi que de la passerelle du quai des Moulins. Il occasionne, en outre, de très graves dommages à 45 établissements commerciaux ou industriels.

Ce qui explique le nombre relativement peu élevé de victimes, malgré l'importance des dégâts matériels subis, c'est que, d'une part, la population des quartiers sinistrés était en grande partie évacuée, et d'autre part, le bombardement ayant eu lieu un dimanche, le personnel des Etablissements touchés n'était pas à son poste.

Si le gaz fut rétabli promptement, il n'en fut pas de même pour l'eau, car, non seulement, l'usine de pompage, mais encore la canalisation d'amenée sur 6 Kms sont inutilisables.

De nombreux Sétôis, jusqu'alors réfractaires à l'évacuation, se hâtent de quitter la ville, sans prendre même le temps de remplir les formalités administratives prévues. Quant à ceux qui restent - de moins en moins nombreux - ils profitent de l'abandon des locaux sinistrés pour les piller sans réserves.

Les alertes-menaces produisent, plusieurs fois par jour, un affolement d'ailleurs justifié, puisque dès les 12 et 13 août, de nouveaux bombardements, bien que ne provoquant pas de victimes humaines, occasionnent d'importants dégâts matériels.

Les Allemands décident alors qu'il ne doit plus rester à SETE que 2.400 personnes, auxquelles s'ajoutent 30 % de femmes et enfants de ces indispensables.

En prévision de cette nouvelle évacuation, la Préfecture envoie des camions et des cars... mais elle doit être retardée de 24 heures, car rien n'a pu être organisé à temps.

Le 15 août, s'effectue, en quelques heures, l'évacuation de 6.000 personnes: deux trains seulement ont pu être mis à leur disposition. Aussi, la majeure partie de ces évacués a effectué un départ lamentable en cohorte sur la route, au moyen de tous les véhicules possibles et pour certains, même, à pied, car les Allemands postés aux carrefours, n'hésitent pas à s'emparer des bicyclettes et des motos.

Le 16, la ville étant considérée comme presque totalement abandonnée, le Ravitaillement Général procède à l'enlèvement des denrées alimentaires désormais inutiles.

Pourtant, la cité est encore agitée par quelques soubressauts, car il est dur de faire disparaître absolument, toutes traces de vie d'une ville entière, et une zone, très restreinte, au Nord-Ouest de la ville, est désignée pour recevoir les derniers réfractaires à l'évacuation.

Ce sera dans la journée du 19 août le seul quartier à peu près épargné par les explosifs allemands. En effet, vers 14 heures, ce jour-là, une rumeur s'étend dans ce quartier: les occupants forcés d'abandonner la ville de SETE, vont la faire "sauter".

Quelques heures plus tard, effectivement, le Môle St-Louis est détruit par des explosions de mines, tandis que les batteries d'un croiseur allemand, amarré au quai d'Alger, tirent sur le brise-lames.

Un dépôt de munitions, en explosant à son tour, ébranle la ville dont une partie est recouverte de pierres, d'éclats d'obus et de pavés, et pendant que les Allemands quittent SETE, les quais et les ponts minés, en "sautant" provoquent un vacarme assourdissant.

La ville est enveloppée d'un nuage de fumée et de poussière, et la lumière du jour revenue révélera des quais bouleversés, des rues jonchées de pierres et de débris, et une épaisse couche de poussière noire qui recouvre l'ensemble de la cité.

Tous les quartiers sont atteints et tous les immeubles sont sinistrés, même ceux qui ont le moindre mal, ont les vitres brisées et les toitures enfoncées par des blocs de pierre qui ont été projetés en l'air à la suite des explosions; les fenêtres et les portes ont été ouvertes par le souffle, ou plus simplement enlevées. Les rideaux métalliques des magasins sont sortis de leur glissière et les canaux recouverts d'une nappe de liquide visqueux et noirâtre charient des épaves de toutes sortes.

C'est dans un décor d'apocalypse que les quelques Sétois demeurés dans la ville peuvent réaliser que les Allemands l'ont quittée, tandis que déjà, des bandes de "résistants" armés sillonnent les rues et que les pillards démenagent, des maisons ouvertes et abandonnées, les quelques objets miraculeusement conservés.

IV - LA LIBERATION ET L'APRES-GUERRE.

C'est un encouragement à ne jamais se laisser entraîner à la désespérance que la résurrection véritable de SETE nous a donné en quelques mois.

Dès le début de septembre, les rares Sétois demeurés dans la catastrophe et ceux de leurs concitoyens qui, réfugiés dans les alentours, regagnèrent rapidement leur domicile, déblayèrent les rues et aidèrent au rétablissement des ponts superficiellement endommagés.

Les magasins ouvrirent rapidement leurs portes, tandis que les Services Publics fonctionnaient à nouveau.

Au cours de l'année suivante, la plupart des quais étaient réparés, les ruines des immeubles totalement détruits, déblayées, tandis que les relations ferroviaires étaient rétablies avec MONTPELLIER et BEZIERS.

Le pont de la Peyrade ayant sauté, les transports par route étaient détournés vers MONTPELLIER sur une route secondaire, mais ce pour peu de temps, car un pont en théorie provisoire bien qu'encore en service ne tarda pas à être construit.

En 1946 et 1947, les immeubles qui n'avaient subi que de simples dommages partiels, étaient réparés lentement par les soins de leurs propriétaires, pour certains indemnisés ensuite par les services de la Reconstruction.

Doucement, la vie économique de la cité reprenait. Dès la fin de l'année 1944 d'ailleurs, quelques navires chargés de matériel militaire avaient repris le chemin de notre port dont le trafic allait s'accroître rapidement au cours des années à venir.

Les Sétois abandonnaient au fur et à mesure leur lieu de refuge et réintégraient leur ville; les usines rouvraient alors leurs portes et on assista, en quelques mois, à la renaissance d'une ville qui avait été morte durant plusieurs semaines, dont les derniers et rares habitants désœuvrés erraient sur la chaussée, entre deux rangées d'immeubles qui paraissaient irrémédiablement clos, sans rencontrer un seul civil, dans un silence oppressant, troublé seulement de temps à autre par le bruit des sirènes...

*

*

*

LIVRE II

ETUDE ANALYTIQUE DU PORT

CHAPITRE I

L'ACTIVITE MARITIME

L'importance maritime des ports se mesure au nombre des navires entrés et sortis annuellement et à leur tonnage de jauge. Mais, si la comparaison quantitative des divers tonnages de plusieurs d'entr'eux suffit pour effectuer la distinction des grands ports et des ports moyens, cette seule constatation ne suffit pas pour effectuer la distinction des ports moyens et des ports secondaires.

Elle se dégage plutôt de la nature de leur activité: en effet, un port de pêche ou de cabotage, pour si important que soit son mouvement maritime, ne saurait être qu'un port secondaire.

Ce n'est pas le cas de SETE, port moyen par l'ampleur du tonnage des navires qui le fréquentent et par leur nationalité et leur activité.

"Plus que les moyennes pourtant élevées de ses tonnages, ce qui fait de SETE notre port moyen le plus important, c'est, en effet, son rôle dans le commerce extérieur, SETE est un port international fréquenté par les navires de presque tous les pays" (1) ; c'est ce qu'écrivaient MM. GERMAIN-MARTIN et COMBY, dès 1920. C'est encore vrai aujourd'hui et c'est ce que nous essaierons de dégager dans ce chapitre.

I. — NOMBRE DE NAVIRES ET LEUR TONNAGE DE JAUGE.

La crise générale n'a atteint que superficiellement le trafic du Port de SETE.

Dixième port français en 1913, avec 3.252 entrées et sorties et 2.531.224 tonneaux de jauge à la veille de la première guerre mondiale, il avait gagné une place au classement à la veille de la deuxième, en 1938, avec 3.152 entrées et sorties et 3.027.669 tonneaux de jauge; la très légère diminution du nombre des navires n'entraînant pas une diminution proportionnelle du tonnage de jauge, car avec les progrès de l'armement, la capacité des navires va en augmentant rapidement.

1938 est d'ailleurs l'année culminante quant à ce tonnage, la reprise des affaires notée dès 1936 et 1937 atteignant son maximum, et cela d'ailleurs dans tous les ports français.

Le neuvième rang de SETE ressort de l'examen de la statistique des entrées dans les différents ports en 1938.

PORTS	Nombre de navires	Tonnage de jauge nette
Sete	1.577	1.517.130 tx
Marseille et annexes	7.867	16.031.486 "
Le Havre	7.153	10.867.391 "
Cherbourg	822	6.831.889 "
Dunkerque	3.112	4.941.783 "
Boulogne	2.824	4.259.390 "
Rouen et annexes	3.818	3.917.694 "
Bordeaux et annexes	2.667	3.642.835 "
Nantes et St-Nazaire	2.864	2.307.258 "
La Rochelle	3.576	1.116.045 "
Brest	4.315	1.158.504 "
Calais	2.120	1.522.013 "

(2)

(1) GERMAIN-MARTIN et COMBY - "Sète, Port-Vendres et Nice" pages 40 à 44.

(2) G. GALTIER - "Etude sur le Port de Sète" Bulletin Société languedocienne de Géographie 1945.

Comme l'ensemble de ces ports, SETE a vu son mouvement maritime et son trafic subir, au cours de la dernière guerre, d'importantes fluctuations.

Un premier fléchissement s'est tout d'abord fait ressentir dans le deuxième semestre 1939 et tout au long de 1940, fléchissement dû au déroulement des hostilités qui ont naturellement réduit le rythme de notre commerce extérieur.

C'est ainsi que le nombre des navires entrés dans le Port de SETE en 1939 présentait une diminution de 264 par rapport à l'année précédente, soit une diminution de 151.878 tonneaux de jauge, et en 1940 de 547 par rapport à 1939, correspondant à 643.919 tonneaux de jauge.

En 1941, quelques transactions se renouèrent notamment avec les nations du Bassin méditerranéen et entraînèrent un léger accroissement du nombre de navires qui allait à nouveau décroître, et cela, jusqu'au quasi anéantissement du Port de SETE.

1942 voyait à la fois, l'occupation de l'Afrique du Nord française par les Alliés, et celle de la zone Sud de la Métropole par les Allemands: le commerce extérieur français était atteint dans son existence même et le léger mouvement de navires qui se maintint alors était contrôlé, presque dans sa totalité, par l'occupant.

SETE devient alors le port de transit de la Turquie vers l'Allemagne et de la Suède vers la Suisse.

Siège d'échanges commerciaux, à caractère purement international, le Port de SETE ne servait la France que pour l'importation des primeurs espagnols et de quelques produits italiens.

Cette activité, déjà réduite, diminua au cours de 1943 pour atteindre, en 1944, le chiffre dérisoire de 46 entrées d'un tonnage de jauge de 49.548 tonneaux.

Le blocus de l'Europe occidentale par les Alliés et la hantise d'un débarquement sur la côte languedocienne qui amena l'occupant à faire évacuer presque totalement notre Ville, après l'avoir transformée en point de défense fortifié, réduisirent à néant le mouvement maritime du Port de SETE, au cours de l'été 1944.

La Libération du Midi amena quelques transports militaires à l'emprunter; mais le tonnage de ces transports ne nous est pas connu, car il a fait l'objet d'un plan demeuré secret.

En 1945, l'Armistice et la reprise des communications internationales permirent au Port de SETE en dépit des nombreuses destructions occasionnées à ses quais et à son outillage, de recevoir dans ses eaux, 338 navires jaugeant 512.297 tonneaux, et la rapide remise en état des installations portuaires correspondit à une reprise très notable du trafic qui fut évalué à 1.093 entrées en 1946 et 1.206 en 1947, jaugeant respectivement 809.188 et 742.885 tonneaux, pour atteindre 1.774 navires entrés en 1948 jaugeant 994.601 tonneaux.

Ce nombre de navires est supérieur à celui enregistré en 1938, bien que le tonnage de jauge apparaisse comme inférieur à celui enregistré fréquemment avant la dernière guerre, cela pour une raison (qui demeurera, espérons-nous, de circonstance): c'est l'emploi de petits caboteurs en quantité importante pour pallier à l'insuffisance des marines marchandes, gravement atteintes par les destructions du fait de la guerre.

D'ailleurs, en comparaison avec les autres ports français également touchés par la guerre, SETE est un de ceux qui a repris le plus rapidement son essor.

En effet, pour les neuf premiers mois de l'année 1949, notre Port occupe le septième rang avec 1.353 entrées, distancé seulement par LE HAVRE, MARSEILLE, ROUEN, BORDEAUX, St-NAZAIRE et NANTES, PORT-DE-BOUC et ses annexes.

En 1950 il a pris le sixième rang. Les nombres des navires entrés et sortis étant sensiblement équivalents, la statistique totale permet de suivre l'évolution du mouvement dans son ensemble.

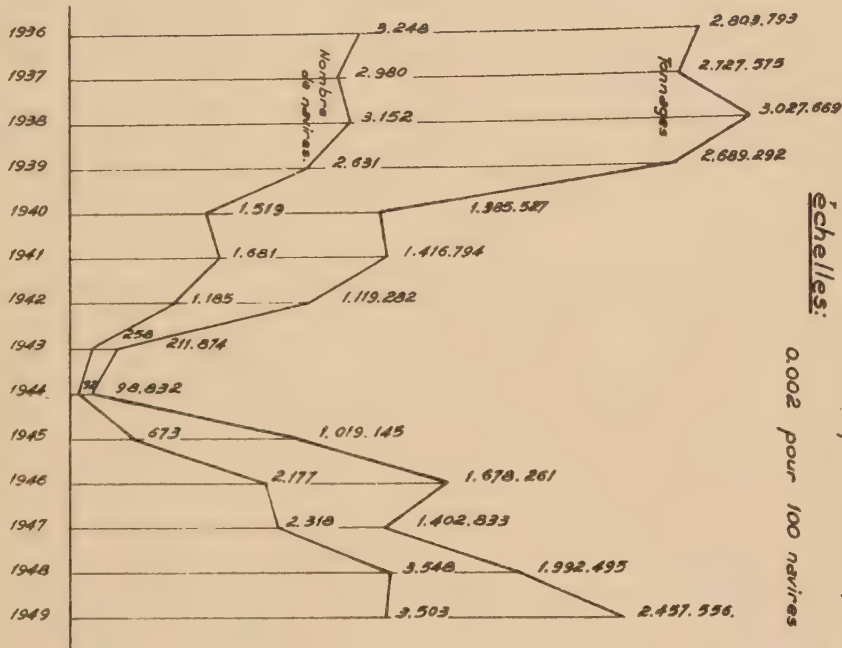
PORT DE SETE

NOMBRE DE NAVIRES ET TONNAGE DE JAUGE

DE 1936 A 1949.

échelles:

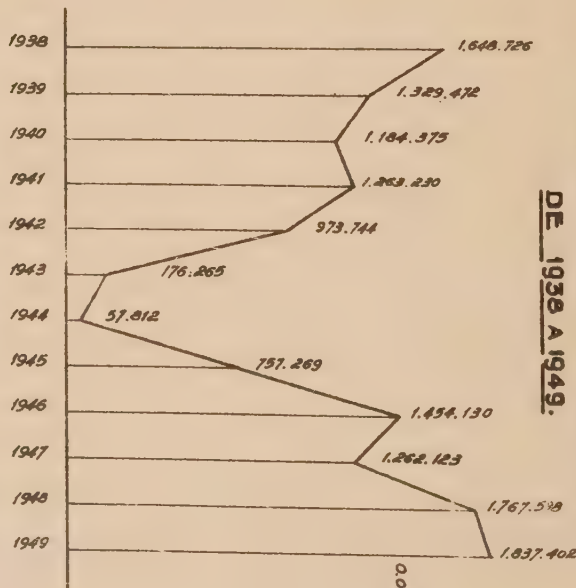
0,005 pour 100.000 Tonnes
0,002 pour 100 navires



TRAFFIC TOTAL DU PORT (en Tonnes)

DE 1938 A 1949.

échelle:
0,005 pour 100.000 T

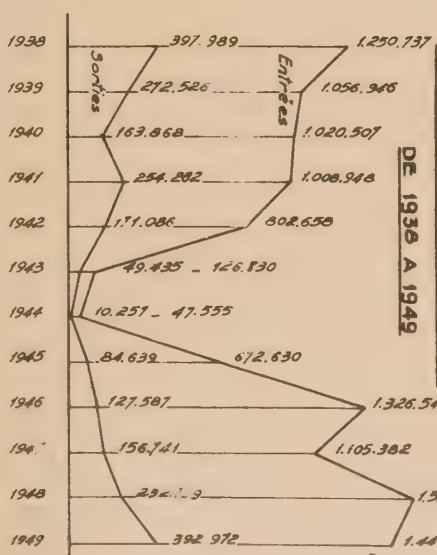


TONNAGE COMPARÉ

des entrées et sorties de marchandises

DE 1938 A 1949

échelle:
0,005 pour 100.000 T



ANNEES	Nombre de navires (entrés et sortis)	Tonnage de jauge
1936	3.248	2.803.793
1937	2.980	2.727.575
1938	3.152	3.027.669
1939	2.631	2.689.292
1940	1.519	1.385.527
1941	1.681	1.416.794
1942	1.185	1.119.282
1943	258	211.874
1944	92	98.832
1945	673	1.019.145
1946	2.177	1.678.261
1947	2.318	1.402.833
1948	3.542	1.992.495
1949	3.503	2.457.556

II. - NATIONALITE DES NAVIRES

Il est un fait constant à ce sujet pour le Port de SETE: c'est que, en dépit du grand nombre de bateaux français qui le fréquentent, il a toujours été un centre d'échanges internationaux, et, déjà bien longtemps avant la première guerre mondiale, les pavillons des diverses marines marchandes nationales se répartissaient le long des bassins et des canaux.

Au cours de la période écoulée entre les deux guerres, les navires en provenance de l'Espagne, de l'Algérie et de l'Italie, constituaient une majorité.

En 1938, "le nombre des navires d'appartenance méditerranéenne, la France métropolitaine non comprise, s'élevait à 157, d'un tonnage de 191.669 tonneaux. Par les navires qui le fréquentaient, le Port de SETE était avant tout un port méditerranéen et un port impérial" (G. GALTIER, précité).

Qu'est devenu cet état de choses après la Libération ?

NATIONALITE DES NAVIRES

	1947		1948	
	Navires	Voyages	Navires	Voyages
Français	106	824	122	1.148
Américains	26	27	18	18
Norvégiens	16	63	19	44
Grecs	15	22	12	16
Panaméens	12	31	11	18
Anglais	8	22	10	19
Marocains	6	18	17	151
Italiens	4	8	53	125
Honduras	4	20	7	145
Suédois	3	8	13	20
Tunisiens	2	34	3	24
Hollandais	2	11	4	8
Polonais	1	5	...	...
Finlandais	1	2	...	...
Turcs	1	6	3	3
Russes	1	1	2	2
Libanais	1	1	...	...
Danois	...	...	5	7
Roumains	...	...	1	1
Suisses	...	...	3	12
Monégasques	...	...	2	7
Espagnols	...	...	4	4
Portugais	...	...	4	4

La Marine Française est aujourd'hui encore largement représentée dans nos eaux et ses navires sont ceux qui y reviennent le plus fréquemment.

En 1947, c'est la moitié des navires ayant touché SETE qui sont français et ils ont accompli 72,87 % des divers voyages effectués; en 1948, 40 % des navires sont français et ils ont accompli 61 % des voyages.

On doit noter à ce sujet que ce pourcentage - bien que toujours important - est en légère baisse à l'heure actuelle, à la suite du développement de l'usage des bateaux-citernes pour le transport du vin et des hydrocarbures qui sont, pour la plupart, d'origine étrangère.

Il y a là, par conséquent, une lacune de notre Marine marchande qui ne tardera sans doute pas à être comblée.

La fermeture de la frontière franco-espagnole a provoqué, voici quelques années, la disparition d'un courant commercial particulièrement important pour notre Port; bien qu'elle soit à nouveau ouverte depuis plusieurs mois, ce trafic n'a pas repris avec son intensité antérieure et ne paraît pas devoir la retrouver de longtemps, pour de nombreuses raisons, tant politiques qu'économiques.

Par contre, les événements politiques ont amené à SETE de nombreux bateaux en provenance des Etats-Unis d'Amérique du Nord, dont certains chargés de céréales, à une heure où notre Pays en avait grandement besoin.

Le Bassin méditerranéen fournit toujours à notre Port, un important contingent de navires; les Marocains et les Grecs d'abord, les Tunisiens ensuite, avec leur cargaison de vins, sont surpassés par les Italiens, ce qui est dû à l'actuelle reprise économique de leur pays d'origine, entraînant un renouveau de leur commerce extérieur.

Enfin, et de même qu'avant la guerre, les pays scandinaves et de l'Amérique du Sud, nous adressent leurs bateaux en assez grand nombre.

Rien d'étonnant, par suite, que de nombreux Consulats diplomatiques ou d'ordre purement commercial aient leur siège à SETE, certains postes de représentants consulaires étant occupés par d'importants armateurs ou transitaires français(1).

Cette qualification d'armateur est du reste inexacte et c'est plutôt le titre d'agent de Compagnie de Navigation que devraient porter ces personnages, car SETE, depuis l'apparition de la navigation à vapeur, n'a jamais été un port d'armement.

Ces compagnies de navigation sont, pour la plupart, marseillaises ou oranaises, et ont un service établi entre SETE et les autres ports.

Voici les éléments de comparaison de leurs divers tonnages:

(1) Consuls de nationalité étrangère:

- M. COOLEN, Consul de Belgique et du Grand Duché de Luxembourg
- M. ORTEGA, Consul d'Espagne

Consuls de nationalité française:

- MM. YVRARD, Consul de Monaco
- CHEVALLIER, Vice-Consul de Norvège
- FRISCH, Vice-Consul de Danemark
- SUQUET, Vice-Consul des Pays-Bas
- LAPORTE, Vice-Consul de Suède et Consul de Portugal.

**COMPARAISON pour 1946-1947 et 1947-1948 DU TONNAGE DES MARCHANDISES
IMPORTÉES et EXPORTÉES par LES COMPAGNIES ET AGENTS DE BATEAUX A VAPEUR
ayant un service établi entre SETE et les autres ports**

COMPAGNIES ou AGENTS	Années	Tonnage total	En plus	En moins
C ^{ie} Navigation mixte	1948 1947 1946	30.974 8.069 34.743	22.905	26.674
C ^{ie} Générale Transatlantique	1948 1947 1946	7.426 12.326 -	12.326	5.910
C ^{ie} Charles LE BORGNE	1948 1947 1946	21.151 26.818 17.799	9.019	5.667
C ^{ie} Générale des Transports maritimes	-	-	-	-
C ^{ie} des Bateaux à vapeur du Nord	1948 1947 1946	31.532 28.882 52.876	2.650	23.994
C ^{ie} Ch. SCHIAFFINO	1948 1947 1946	152.056 129.507 146.567	22.549	17.060
C ^{ie} WORMS	1948 1947 1946	- - 2.392		
S ^{té} MITJAVILLE et GONDRAND	1948 1947 1946	50.825 28.630 5.462	22.195 23.172	
C ^{ie} Tunisienne d'Armement	1948 1947 1946	13.276 - -		
C ^{ie} de Navigation BUSCK	1948 1947 1946	11.867 1.981 -	9.886	

**MOUVEMENT DES NAVIRES
PAR COMPAGNIES DE NAVIGATION A LIGNES REGULIERES**

1 9 4 8

COMPAGNIES	Nombre de navires	Voyages
Cie Navigation mixte	4	9
Cie Générale Transatlantique	2	5
Cie Charles LE BORGNE	3	39
Cie des Bateaux à vapeur du Nord	4	32
Cie SCHIAFFINO	4	163
S ^{té} MITJAVILLE et GONDRAND	3	37
Cie Navigation BUSCK	2	14
Cie DELOM	1	14

Il résulte tout de même de ce tableau, qu'un armement local aurait tendance à se développer; c'est le cas, par exemple de la C^{ie} DELOM qui a son siège social à SETE.

Il y a là l'ébauche d'une perspective nouvelle pour notre port, car il est certain que les armateurs tendent à utiliser le port où se situe le centre de leurs intérêts.

III. - LEURS CARACTERISTIQUES.

Le grave problème qui s'est posé à la Libération aux autorités responsables des installations portuaires sétoises, est celui du mouillage.

Ce mouillage, qui était avant la guerre de 7 m,30 et qui, alors, était à peu près suffisant, ne correspondait plus en 1944 au tirant d'eau des nouveaux navires, et c'est pourquoi de grands travaux d'aménagement du port furent commencés, en particulier, dans le sens de l'approfondissement.

Les bateaux nouvellement construits sont de dimensions plus importantes qu'avant la guerre, et, comme tous les ports, SETE se doit d'être en mesure de les recevoir dans ses eaux.

Jusqu'en 1939, les navires au plus fort tonnage admis dans le Port de SETE étaient du type du "SISTIANO" ou du "MOTRIX".

Le "SISTIANO", qui faisait partie d'une série de longs courriers italiens, mesurait 124 m. de long et 16 m,50 de large; son tirant d'eau était de 6 m,70 et ses jauges nette et brute s'évaluaient à 3.681 et 5.827 tonneaux.

Le "MOTRIX", au contraire, appartenait à une série de pétroliers français. De 129 m. de long sur 17 m. de large, il avait un tirant d'eau de 7 m,30; sa jauge nette était de 3.641 tonneaux et sa jauge brute de 6.567 tonneaux.

Dès après 1945, ces diverses mesures variaient et les premiers représentants du type "LIBERTY" accostaient à nos quais, comme l' "ABBEVILLE" de 134 m,56 de long sur 17 m,32 de large, d'un tirant d'eau de 7 m. et dont les jauges nette et brute sont de 4.380 et 7.176 tonneaux.

L' "ADVENTURER", bien qu'ayant le même tirant d'eau et sensiblement les mêmes tonnages de jauge, est de proportions plus fortes encore, puisque sa longueur est de 138 m,70 et sa largeur de 18 m,60.

Il semblait alors que l'ampleur maxima des navires fréquentant le Port de SETE était atteinte. Il n'en est rien, car ainsi que nous l'étudierons dans un chapitre postérieur, le développement du raffinage des hydrocarbures, notamment à l'Usine de FRONTIGNAN, nécessita rapidement l'aménagement du Bassin aux Pétroles, avec un creusement à la côte - 9,00 et la construction du premier sea-line européen.

Aujourd'hui, les plus grands pétroliers mondiaux déchargent leur cargaison à SETE, sans devoir auparavant la transvaser dans d'autres pétroliers de dimensions moindres dans les eaux marseillaises, ce qui occasionnait une perte de temps et une augmentation du prix de transport.

A l'heure actuelle, un des plus grands bateaux accostant au Bassin à Pétroles, est certainement le "TASCHEE" qui mesure 128 m,50 de long sur 16 m,50 de large, dont le tirant d'eau est de 8 m. et les jauges nette et brute de 4.055 et 6.508 tonneaux.

Le sea-line est desservi par de nombreux pétroliers, tant français qu'étrangers, et dont les tonnages varient du "FRONTIGNAN" au "SALOME".

Le "FRONTIGNAN" d'un tirant d'eau de 8 m,50, mesure 159 m,60 sur 21 m,90 et ses tonnages de jauges nette et brute sont de 6.184 et 10.172 tonneaux.

Le "SALOME" présente des dimensions encore plus importantes. Son tirant d'eau est de 9 m.; il mesure 168 m,17 sur 21 m,23 et ses tonnages de jauges nette et brute sont de 6.875 et 13.290 tonneaux.

Il est de toute évidence que ces dimensions n'ont rien de comparable avec celles des plus grands navires mouillant dans nos eaux avant la guerre.

L'exemple le plus net ressort de la comparaison des pétroliers, puisque peu de gros pétroliers avant 1939 fréquentaient notre port et que le tonnage de jauge du plus important d'alors, le "MOTRIX" n'atteignait pas la moitié de celui du "SALOME".

Mais, ces grands navires nouveaux ne sont pas nombreux et les marines nationales ont été durement éprouvées par les faits de guerre. Aussi, a-t-on dû, pour assurer correctement l'exploitation des lignes régulières de navigation, mettre en service en Méditerranée de petits caboteurs généralement réservés à l'Atlantique et à la Manche.

Leur longueur varie de 20 à 60 mètres, et leur tonnage de jauge brute ne dépasse pas 690 tonneaux.

Toutes ces considérations relatives à l'évolution des dimensions des navires ayant fréquenté le Port de SETE au cours des dix dernières années, ne sauraient suffire à l'étude de leurs caractéristiques, car il est une question actuellement à l'ordre du jour, dans tous les milieux commerciaux de notre Ville, et qui d'ailleurs méritera l'objet de notre attention toute particulière: c'est celle du transport des vins par bateaux-citernes.

Leur nombre, très restreint avant la guerre, s'est vu augmenté dans d'effrayantes proportions depuis la Libération; la futaille est en voie de disparition et d'ici bien peu de temps, le vin sera vraisemblablement véhiculé en totalité dans les tankers.

En effet, si à l'heure actuelle la majeure partie de ces navires est de nationalité étrangère, la Marine marchande française ne tardera certainement pas à en accueillir dans ses rangs et c'en sera fait alors de l'antique mode de transport des fûts.

La guerre a donc amené de grandes perturbations dans les caractéristiques des navires en service sur les lignes régulières de navigation. Les changements apportés à la dimension des navires n'intéressent pas le seul Port de SETE, le problème de l'approfondissement forcé des bassins ne lui est pas particulier: il affecte beaucoup d'autres ports; mais il en va autrement pour la généralisation de l'emploi des tankers.

Dès 1948, 40 navires-tankers ont desservi le port, dont certains ont effectué plusieurs voyages.

Ils déchargent leur cargaison, soit directement en pipe-line, soit en wagons, soit encore en camions-citernes.

Au début de 1949, 17 établissements étaient pourvus de pipe-line.

Les plus gros de ces tankers sont, par ordre:

- le "FAIRBANCK" d'une contenance de 32.000 hectolitres;

- le "SAHEL" de 24.000 hectolitres, et

- le "Ste-BERNADETTE" de 20.000 hectolitres;

les autres pouvant transporter de 3.000 à 9.000 hectolitres chacun.

Or, SETE, exclusivement port des vins à son origine, a vu, certes, son trafic évoluer vers une différenciation des importations; mais le vin reste une des principales et l'on peut écrire que la généralisation des tankers aura des répercussions économiques et sociales d'une ampleur démesurée.

IV. - LES VOYAGEURS.

Généralement peu nombreux, tant aux entrées qu'aux sorties, les quelques voyageurs qui s'embarquent ou débarquent dans notre Port, empruntent les rares paquebots mixtes en service en Méditerranée qui touchent notre Port.

Il s'agit de voyageurs de moyenne navigation, généralement en provenance ou à destination de l'Afrique du Nord; ces passagers occupent, pour un prix relativement modéré, les deux ou trois cabines prévues à cet effet, prennent leur repas à la table du Capitaine et ne s'embarrassent pas du confort médiocre qui leur est offert à bord.

PORT-VENDRES et MARSEILLE sont les sièges des Compagnies, car SETE, par sa position au milieu du Golfe du Lion, est le point le plus éloigné de l'Afrique, et, d'autre part, les voies ferrées françaises sont établies de telle sorte que la Ville est également éloignée des divers centres nationaux.

Le mouvement des voyageurs dans notre Port a subi des fluctuations au cours de la guerre et depuis.

Les années 1943 et 1944 ont vu leur nombre, déjà bas, se réduire à néant; 1945, au contraire, apporta à ce mouvement une recrudescence subite, car les gens bloqués trop longtemps de part et d'autre des océans, ont estimé tous les modes de transport favorables pour circuler à nouveau, et 26.824 entrées et sorties de voyageurs ont été enregistrées au cours de cette année-là à SETE, chiffre jamais atteint auparavant et de loin...

Dès 1946 d'ailleurs, le mouvement retrouvait sa médiocrité naturelle qui ne s'est pas départie depuis, et un seul fait intéressant est à signaler pour cette période: c'est l'embarquement à SETE de 7.799 Israélites à destination de la Palestine, au cours du premier semestre 1947.

Le mouvement des passagers n'a, du reste, aucune répercussion sur l'économie de la Ville.

Les voyageurs utilisent de façon très restreinte les ressources hôtelières qu'elle présente, et, généralement, n'arrivent à SETE que peu d'heures avant l'embarquement ou en repartent sitôt débarqués.

L'industrie hôtelière ne profite pas du tout du voisinage du port: en effet, les navigateurs demeurent à leur bord et ne descendent à terre que pour fréquenter les bars et les salles de spectacles ou bien, dans le cas d'équipages de nationalité étrangère, pour procéder à l'emplette de "quelques souvenirs".

V. - LE CABOTAGE.

Ce n'est qu'une fraction sans grande importance du mouvement maritime, puisque le cabotage ne compte que pour 1/8 du mouvement total du port et quelques années avant la guerre, SETE occupait seulement le quinzième rang des ports français de cabotage.

Un nombre approximatif de 400 navires touchaient notre port, aux entrées et aux sorties.

La plus grande partie du trafic se faisait en Méditerranée, en particulier avec MARSEILLE, LA NOUVELLE, St-LOUIS-du-RHONE et les ports de Corse.

Quelques expéditions étaient effectuées sur ROUEN, de bois communs et de produits chimiques, tandis qu'une cinquantaine de milliers de tonnes de marchandises étaient reçues à SETE, notamment du noir animal en provenance de DUNKERQUE et de ROUEN.

Il s'agissait dans ce trafic, à la fois de marchandises françaises et de marchandises étrangères provenant de mutations d'entrepôts ou de transbordements.

Au cours de la guerre, le cabotage a connu, par périodes, une certaine recrudescence due à la crise des moyens de transport; mais à l'heure actuelle, le cabotage, comme autrefois, ne joue plus pour le Port de SETE qu'un rôle secondaire.

L'établissement du sea-line de FRONTIGNAN a, en particulier, entraîné la disparition des opérations de transbordement de pétrole brut, des grands pétroliers dans les navires aptes à mouiller dans nos eaux. Aussi, actuellement, ne le dissocie-t-on pas du trafic général.

CHAPITRE II

TONNAGE ET NATURE DES MARCHANDISES

I. :- EVOLUTION DU TONNAGE TOTAL DES MARCHANDISES.

Les quantités de marchandises manipulées sur les quais ou dans les entrepôts, au cours de la dernière décade, ont suivi une courbe semblable à celles du nombre des navires entrés et sortis dans le port, et de leur tonnage de jauge, car toutes les formes du trafic portuaire subissent l'évolution d'une même conjoncture.

La dernière année d'abondance fut 1938: puis, survinrent la guerre, l'occupation avec le ralentissement quasi complet des affaires dont nous avons déjà tracé les grandes lignes, et enfin la Libération et la Paix qui ranimèrent l'espoir d'un renouveau ... tout au moins durant quelques années, car, à l'heure où nous écrivons ces lignes, déjà s'ébauchent les signes précurseurs d'une nouvelle crise dont on ne peut savoir encore quelles en sont les exactes raisons, ni les répercussions qu'elle entraînera dans chacun des ports français.

Il est tout d'abord quelques faits particuliers à SETE que nous nous devons de signaler, bien qu'ils soient inhérents à la nature même de notre Port et que plusieurs auteurs aient déjà eu l'occasion de les décrire et d'en tirer quelques conséquences (1).

Il s'agit du déséquilibre constant entre ses importations et ses exportations, et des souhaits que nous pouvons essayer de formuler à cet égard, afin qu'il y soit remédié.

Jadis, SETE fut un port exportateur de la plus importante :- pour ne pas dire la seule - richesse du Languedoc: le vin. Du jour où, détruit par le phylloxéra, le vignoble cessa de produire du vin à exporter, SETE devint port importateur de vins, puis de bien d'autres produits; mais dans le domaine des exportations, le vin ne fut pas remplacé.

Le vignoble, une fois reconstitué, n'a produit que du vin trop peu riche en degrés pour supporter les longs voyages en mer, et les bateaux qui quittent notre Port sont, pour les 2/5, sur lest.

Le manque de frêt de retour augmente d'autant le montant des frais de transport et risque d'en éloigner un certain nombre de navires, et de les drainer vers d'autres ports, comme MARSEILLE ou BORDEAUX, où la disproportion entre les importations et les exportations est moins accentuée.

C'est d'ailleurs ce problème qui souleva maintes hésitations lorsqu'il fut question de modifier les installations portuaires car, si jadis elles étaient insuffisantes pour l'ampleur du trafic possible, leur trop grande extension risquerait de ne plus être rentable, à moins qu'on arrive simultanément à concevoir un moyen de développement des exportations.

Avant la guerre, les importations du Port de SETE représentaient environ et en moyenne 80 % du trafic global, tandis que les exportations n'en représentaient que 20 %.

Cette proportion s'est maintenue tout au long de la guerre et est encore vérifiée aujourd'hui. Il faudrait tout d'abord, pour établir un certain équilibre entre importations et exportations, constituer une zone franche (et c'est un problème sur lequel nous nous permettrons de revenir à la fin de ce livre) dans laquelle les vins languedociens seraient coupés par des vins exotiques, ainsi exempts des droits de douane, ce qui éviterait une forte augmentation du prix de revient.

(1) GERMAIN-MARTIN et M. COMBY - Gaston GALTIER.

On devrait ensuite développer en France les industries locales; notamment celles qui ont leur siège sur les rives du Bassin de Thau, comme l'a déjà été le raffinage des hydrocarbures à FRONTIGNAN, au cours des deux dernières années; essayer d'obtenir une réduction des taxes, actuellement prohibitives, sur les alcools, afin de maintenir nos apéritifs et nos vins de liqueur à un prix qui ne décourage pas la clientèle étrangère; et enfin et surtout, drainer dans notre Port l'ensemble des produits régionaux qui, en dépit de la monoculture de la vigne dans le Bas-Languedoc, existent tout de même: comme les marbres des Pyrénées ou les produits des bassins industriels du Gard et du Tarn, en particulier les draps et laines de MAZAMET, ou bien les fromages de ROQUEFORT qui, de l'Aveyron, sont expédiés vers BORDEAUX pour être exportés en Amérique; ou bien encore les eaux de la source PERRIER à VERGEZE qui sont embarquées à MARSEILLE.

Ce ne sont pas des mythes, mais des réalités qu'il serait nécessaire d'exploiter, et ainsi SETE deviendrait un port avantageux pour les armateurs qui, assurés d'un frêt de retour, lui adresseraient un plus grand nombre de navires, ce qui entraînerait par suite une augmentation du trafic global.

SETE est un port moyen: c'est dire que, bien que ne rivalisant pas avec MARSEILLE ou ROUEN, il occupe tout de même une place importante par le tonnage des marchandises qui y sont entrées ou sorties.

En 1938, avec un trafic total de 1.648.726 tonnes de marchandises, il venait après MARSEILLE et ses annexes, ROUEN et ses annexes, LE HAVRE, DUNKERQUE, BORDEAUX et ses annexes, l'ensemble de NANTES et St-NAZAIRE, et CAEN.

Il était donc le huitième port de la France métropolitaine. Essentiellement méditerranéen, il occupait la neuvième place parmi les ports de la Mer Méditerranée. Enfin, il était surtout, et il est resté, le deuxième port métropolitain français sur les rives de cette Mer, certes, largement distancé par MARSEILLE (dont le tonnage s'élevait alors à 9.947.000 tonnes) mais distançant PORT-St-LOUIS du-RHONE et NICE dont les tonnages respectifs de 564.000 et 290.000 tonnes de marchandises sont loin d'approcher le tonnage sétois.

Quelle physionomie a pris le trafic du Port de SETE au cours des années.?

ANNEES	Trafic total	
1938	1.648.726	dernière année de prospérité
1939	1.329.472	} guerre
1940	1.184.375	
1941	1.263.230	
1942	973.744	} occupation
1943	176.265	
1944	57.812	
1945	757.269	fin des hostilités
1946	1.454.130	} reprise des affaires
1947	1.262.123	
1948	1.767.598	
1949	1.837.402	

De grandes variations se relèvent à travers l'évolution des chiffres dues aux circonstances historiques.

De quelle façon ont varié respectivement les importations et les exportations ?

ANNEES	Entrées	Sorties
1938	1.250.737 t.	397.989 t.
1939	1.056.946	272.526
1940	1.020.507	163.868
1941	1.008.948	254.282
1942	802.658	171.086
1943	126.830	49.435
1944	47.555	10.257
1945	672.630	84.639
1946	1.326.543	127.587
1947	1.105.382	156.741
1948	1.534.859	232.739
1949	1.444.430	392.972

Le pourcentage de 80 % aux entrées et 20 % aux sorties, s'est maintenu dans l'ensemble. Trois années font pourtant exception. C'est d'abord 1940 où les événements militaires désastreux entraînèrent une diminution du chiffre de nos exportations et on enregistra 16,6 % seulement du trafic aux sorties, tandis que par un paradoxe étonnant, nos exportations, en 1943 et 1944, atteignirent 40 % du trafic global particulièrement restreint... ce qui ne peut donc être un signe de redressement de notre balance commerciale, mais provint plutôt de la comparaison avec des importations ralenties.

L'après-guerre a ramené la proportion habituelle.

Nous avons employé dans cet exposé général, indifféremment les termes d'importations ou marchandises entrées, et exportations ou marchandises sorties, car le transit international qui, jadis, gonflait le tonnage global, occupe aujourd'hui une place très restreinte dans l'activité portuaire; aussi, ne le dissociérons-nous pas de cet ensemble, nous réservant la possibilité de l'étudier en fin du chapitre.

1°) - Décomposition du mouvement des marchandises par périodes pluri-annuelles.

Une année se détache dans notre tableau: c'est 1938 où les effets de la grande crise de l'entre-deux guerres se sont estompés et où le rétablissement des affaires entraînera le record d'alors de 1.648.726 tonnes.

Les esprits optimistes ne pouvaient se douter que la prospérité de cette année-là serait sans suite pour bien longtemps.

En effet, les hostilités survenant en 1939 entraînèrent un net ralentissement du trafic: toutes les activités furent touchées; certaines frontières fermées, la mobilisation des forces vives de la Nation, détruisirent l'équilibre des affaires.

SETE, bien qu'éloigné du théâtre des opérations tant sur terre que sur mer, vit son trafic réduit de plus de 300.000 tonnes.

Ce mouvement s'accrut en 1940, notamment dans le domaine des exportations, par suite de l'entrée en guerre de l'Italie et de la défaite française.

Mais, au cours des derniers mois de 1940 et tout au long de 1941, SETE voyait son trafic reprendre: l'occupation des ports de l'Atlantique et de la Manche laissait aux seuls ports méditerranéens le soin d'alimenter la zone Sud, et, au cours de 1941, 1.263.230 tonnes de marchandises entraient ou sortaient par le Port de SETE.

Certes, la guerre était toujours là, bien qu'un armistice franco-allemand ait été signé, et nous ne retrouvons pas un essor complet du port; mais on ressentait une tendance à la reprise des affaires, en dépit de la surveillance qu'exerçaient des Commissions dites de contrôle, allemande et italienne, sur le trafic.

Mais les Allemands, en occupant la zone Sud, allaient entraver notre trafic, de telle façon que, réduit à 973.744 tonnes en 1942, il s'amenuisa au cours des deux années suivantes, jusqu'à l'arrêt de toute activité durant l'été 1944.

Le Port fut particulièrement touché par les événements qui accompagnèrent la libération du territoire. Les quais éventrés, les bassins ensablés, l'absence de dragues, les nombreuses mines disséminées dans les parages, ne rendaient pas ses abords particulièrement accessibles aux rares navires qui sillonnaient alors les mers.

Quelques tonnes de marchandises destinées aux Armées et du matériel de guerre purent, tout de même, être débarqués pendant l'hiver 1944-1945, qui ne sont pas compris dans les bilans officiels.

D'ailleurs, le Port rapidement déminé et les quais déblayés permettaient, au cours de 1945, une reprise substantielle du trafic avec 757.269 tonnes de marchandises.

La cessation des hostilités au mois de mai de cette année-là, eut pour conséquence immédiate de libérer les océans de la menace sous-marine et de permettre l'utilisation des moyens de transport, en vue de satisfaire au ravitaillement des civils.

Les peuples appauvris par la guerre ne voyaient plus alors les possibilités d'exporter comme la marque d'une richesse économique, mais bien plutôt le fait d'importer des marchandises qui leur permettaient de combler les lacunes de leur propre production.

Les affaires reprirent rapidement leur rythme normal et les usines se reconstruisirent; un peu partout, les routes, les ponts, les gares et les voies ferrées furent réparés et le trafic des ports se rétablit.

La reconstruction du Port de SETE fut particulièrement accélérée et 1946 vit son trafic s'élever à 1.454.130 tonnes. Une telle ampleur soudaine mérite quelques explications car peu de ports français virent alors pareille impulsion donnée à leur activité.

Dès la Libération, le Gouvernement s'était préoccupé du transport dans la Métropole de trois récoltes de vin accumulées, à la suite des événements militaires puis du manque de moyens de transport, en Afrique du Nord, et qui pouvaient être évaluées à une douzaine de millions d'hectolitres.

Sous l'égide du Syndicat National des Vins, il fut fondé une Société intitulée "GROUPEMENT D'ACHAT des BOISSONS" (G.N.A.B.), qui avait comme filiales: le "Groupe-ment d'Achat d'Oran" (G.E.V.I.N.O.R.) et celui d'Alger (G.E.V.I.N.A.C.); les Syndicats professionnels de vins étaient chargés d'organiser la réception de cette énorme quantité de vin.

Grâce à l'impulsion et à l'esprit d'organisation de son président, le Syndicat de SETE joua alors un rôle capital, malgré les nombreuses difficultés qu'il rencontra. On sut exploiter la situation privilégiée de notre Port qui permettait une plus grande rapidité dans les allées et retours des vapeurs.

Les quais de SETE étaient alors semblables à une mer de futailles qui s'avèrent pourtant insuffisantes, par le fait que de nombreux fûts avaient été égarés pendant la guerre, soit en France, soit en Afrique du Nord, et on se vit dans l'obligation, pour ne pas ralentir le mouvement, de transporter le vin en vrac dans des bateaux-citernes battant généralement pavillon étranger (ce qui était un bien en 1946, allait, en quelques mois, soulever les problèmes économiques et sociaux qui hantent à l'heure actuelle l'esprit de la plupart de nos concitoyens).

Un certain ralentissement se note en 1947: la campagne du G.N.A.B. s'est terminée en mars, et le trafic n'est plus que 1.262.123 tonnes. Mais brusquement, au cours des deux dernières années écoulées, il se redresse et la statistique enregistre des totaux auparavant jamais encore atteints, si ce n'est en 1916, année au cours de laquelle les marchandises à destination de la Suisse inondaient nos quais.

Malheureusement, le gonflement du trafic n'est qu'apparent et n'encourage à l'optimisme que sur le papier, car il est dû à l'extension du trafic des hydrocarbures grâce à l'établissement du sea-line de FRONTIGNAN et au développement du raffinage à la SOCONY VACUUM FRANCAISE, et à un certain commerce des vins qui, en quantité se maintient, mais qui est transporté, pour la plus grande partie, en vrac dans des bateaux-citernes et des tankers. Le gonflement du trafic en tonnes, ne correspond donc nullement à un enrichissement de l'économie sétoise.

Personne, si ce n'est le personnel de la Raffinerie, ne profite du trafic des hydrocarbures, et le transport en vrac des vins supprime le travail du docker et l'existence même de plusieurs corporations, comme celle des tonneliers ou des loueurs de futailles.

Un seul exemple suffit à illustrer cet exposé: le S/S "Ste-BERNADETTE" transporte exactement dans ses 70 cuves, 18.120 hectolitres de vin, ce qui représente la capacité de 6.000 fûts demi-muids.

Aussi, si paradoxal que cela puisse paraître, l'on peut affirmer que le Port de SETE traverse une crise redoutable car, en contre-partie du tonnage du vrac liquide, on doit noter des baisses sensibles sur les marchandises diverses qui sont génératrices de travail matériel.

Il existe deux facteurs principaux à ces baisses qui tiennent à des raisons d'ordre national et international. D'abord, c'est celui des phosphates. Les produits industriels étant proportionnellement plus coûteux que les produits agricoles, les usines qui travaillent la matière première ont vu leurs ventes diminuer sensiblement et l'on a enregistré 100.000 tonnes de phosphates importées en 1949 contre 250.000 l'année précédente.

Le deuxième facteur de baisse est constitué par une forte diminution de la réexportation des fûts vides qui sont passés de 237.000 fûts en 1948 à 44.000 en 1949.

Quelques chiffres relatifs au trafic de notre Port au cours du mois de février 1950 illustrent ceci. En effet, les statistiques révèlent une augmentation sensible de ce trafic, par rapport à celui des années précédentes pour les mois correspondants:

Février 1938	131.900 tonnes
" 1948	149.944 "
" 1949	151.488 "
" 1950	177.900 "

Mais ce trafic comprend 112.599 tonnes d'importations parmi lesquelles: 21.612 tonnes de brai, 3.028 tonnes d'oranges et 219.640 hectolitres de vin seulement, tout le reste étant constitué par des hydrocarbures, et 65.301 tonnes d'exportations, dont 49.522 d'hydrocarbures ...

2°) - SETE, septième port de France.

Et pourtant, en dépit de ces quelques remarques pessimistes, il est de notoriété publique, à l'heure actuelle, que SETE tend à devenir un des "grands" ports de France.

Il est aujourd'hui le septième port de la France métropolitaine, sur 20 ports principaux, ayant pris désormais au classement la place de CAEN.

TONNAGE DES MARCHANDISES ENTREES et SORTIES
dans les DIX PREMIERS PORTS FRANCAIS, en 1949

MARSEILLE et annexes	11.328.920 tonnes
LE HAVRE	10.195.184 "
ROUEN et annexes	9.205.217 "
DUNKERQUE	3.984.197 "
NANTES - St-NAZAIRE	3.062.881 "
BORDEAUX et annexes	2.928.365 "
SETE	1.837.402 "
CAEN	1.081.227 "
LA ROCHELLE	1.079.786 "
BOULOGNE	805.799 "

Or, non seulement SETE devance désormais celui qui avant la guerre le précédait, mais encore son trafic total a augmenté en valeur absolue, tandis que la plupart des autres ports français, hormis le cas des trois plus importants, ont vu le tonnage des marchandises, entrées et sorties dans leurs eaux, s'amenuiser par rapport à celui de 1938.

C'est ainsi que le trafic de DUNKERQUE est passé de 4.244.586 tonnes en 1938 à 3.984.197 tonnes en 1949; celui de BORDEAUX, de 3.444.075 à 2.928.365, et celui de CAEN de 1.728.755 à 1.081.227 tonnes.

D'autre part, SETE est demeuré le deuxième port français de la Méditerranée, avec une avance plus marquante qu'autrefois sur PORT St-LOUIS-du-RHONE qui, en 1949, a eu un trafic évalué à 242.212 tonnes contre 564.000 tonnes en 1938, et sur NICE dont le trafic est évalué pour 1949 à 191.426 contre 290.000 tonnes en 1948.

MARSEILLE dont le tonnage a considérablement augmenté par rapport à 1938 et SETE drainent la presque totalité des marchandises embarquées ou débarquées sur les rives métropolitaines de la Méditerranée.

Presque tous les ports français ont eu à souffrir de la guerre et ce n'est point là la raison de l'actuelle déficience de certains, mais plutôt le résultat du déplacement de courants économiques. C'est ainsi que NANTES et St-NAZAIRE réunis ont un trafic supérieur à celui d'avant la guerre; mais la répartition du tonnage entre ces deux ports a varié de telle sorte que NANTES s'est développé, depuis trois ou quatre ans, au détriment de St-NAZAIRE, dont les quais sont aujourd'hui absolument vides, et dont on se demande si son existence, en tant qu'agglomération urbaine, ne sera pas mise en péril au cas où pareille situation se perpétuerait.

Nous sommes au lendemain d'un bouleversement mondial qui, bien qu'apaisé, n'a pas encore révélé toutes les transformations nées de ses répercussions sur les choses et les hommes.

Le développement du transport des hydrocarbures a fait de SETE, en 1949, le cinquième port pétrolier de France; sa position parmi les principaux ports métropolitains s'est améliorée comparativement à l'avant-guerre; la crise de structure qui l'afflige en ce moment ne lui est pas particulière, ce qui doit nous permettre d'envisager l'avenir sous un jour réconfortant.

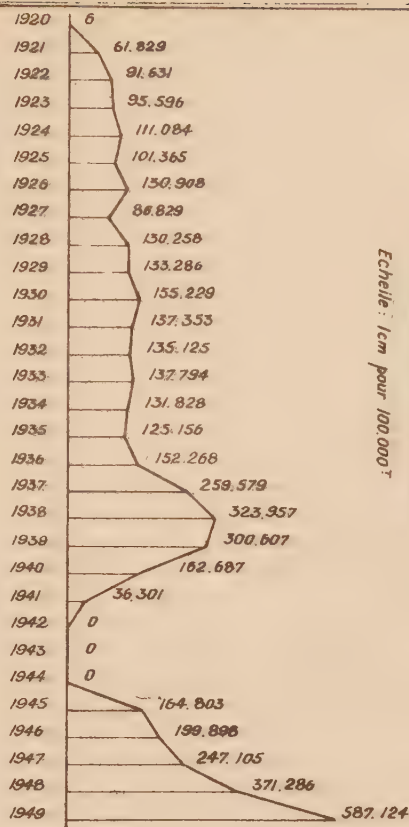
II. - DECOMPOSITION DU TRAFIC PAR CATEGORIES DE MARCHANDISES.

SETE est demeuré un port importateur de vins et, bien que cette catégorie d'importation ne constitue plus qu'un cinquième de son trafic, elle demeure la principale.

TONNAGE DES PRINCIPALES MARCHANDISES IMPORTÉES PAR LE PORT DE SETE DE 1920 à 1949

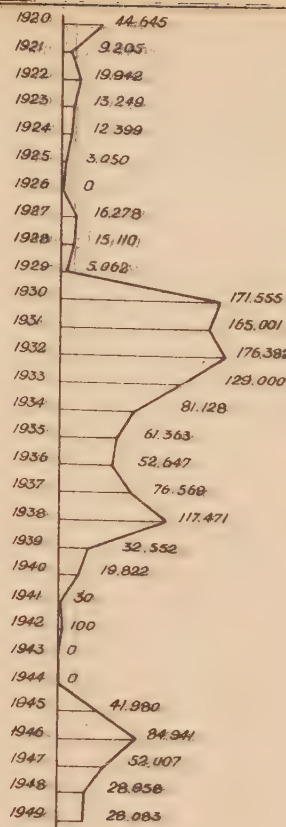
HYDROCARBURES

Echelle: 1cm pour 100.000^t



CHARBONS

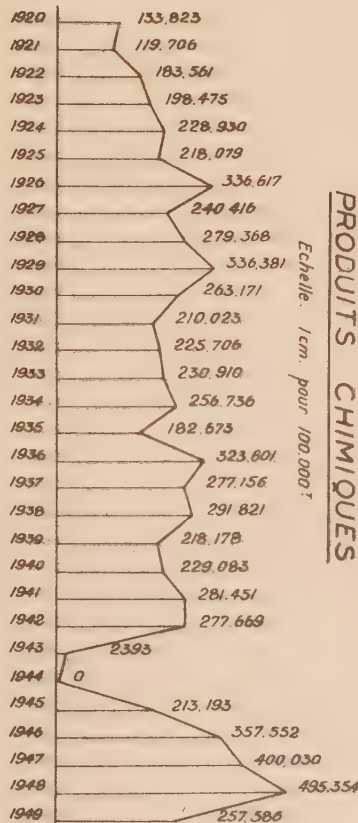
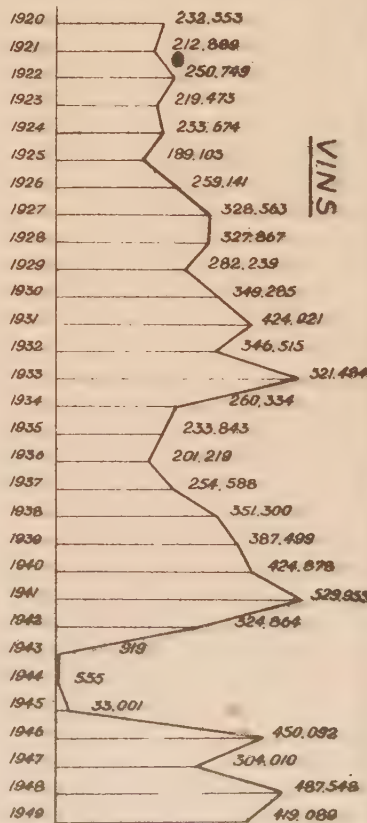
Echelle: 2cm pour 100.000^t



VINS

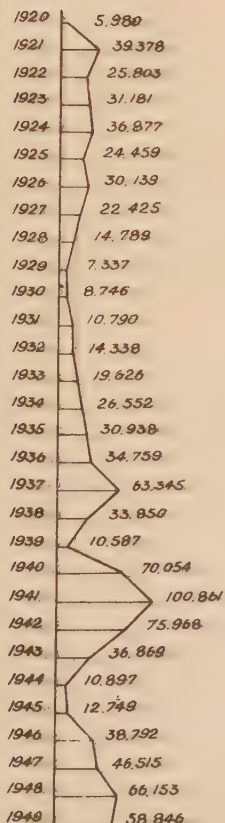
PRODUITS CHIMIQUES

Echelle: 1cm pour 100.000^t



FRUITS ET PRIMEURS

Echelle: 2cm pour 100.000^t



Le reste des entrées de notre port est constitué par des marchandises d'ordre divers, parmi lesquelles les hydrocarbures occupent la première place, tandis que les produits chimiques (phosphates, soufre, brai et pyrites) occupent la deuxième, la troisième était occupée en 1938 par la houille qui, actuellement, est en nette régression; et enfin, les agrumes et primeurs constituent un autre fond important auquel s'ajoutent les céréales et farines.

Certaines modifications dans les tonnages respectifs de ces diverses catégories de marchandises se sont produites au cours des années (notamment pour la houille), mais le rôle joué par le Port de SETE dans les importations nationales n'a guère varié dans ses grandes lignes. A ces principales importations viennent s'ajouter, bien entendu, d'autres de moindre importance en quantité, comme diverses matières premières, telles que des minerais et du bois.

De même, les principales exportations n'ont pas, dans leur ensemble, varié de 1938 à aujourd'hui. Les hydrocarbures occupent toujours la première place en 1949, avec une avance de tonnage particulièrement considérable sur la bauxite, produit régional en légère augmentation d'ailleurs aussi. Seule, l'exportation de fûts vides - qui n'était d'ailleurs qu'une simple restitution de contenants à l'expéditeur algérien est en voie de disparition, tandis que le reste des exportations est toujours constitué par des produits transformés par l'industrie sétoise, comme les engrais, bitumes, asphaltes, ciments et alcools.

Ci-dessous, le détail comparatif des principales marchandises des années 1938, 1948 et 1949:

DESIGNATION DE LA MARCHANDISE	1938	1948	1949
I - TRAFIC IMPORTATION			
Vins	351.300 t.	426.937 t.	393.906 t.
Vins de liqueur	24.669	56.097	23.947
Hydrocarbures	323.957	371.286	587.124
Brai	143.657	86.472	83.702
Phosphates	46.843	253.856	97.880
Soufre	37.791	43.588	47.253
Pyrites	42.573	58.600	16.624
Houille	119.354	28.958	28.083
Céréales et farines	39.195	47.809	45.417
Agrumes	30.498	40.952	37.196
Primeurs	9.150	18.415	3.029
Diverses	81.750	101.889	80.269
TOTAUX	1.250.737 t.	1.534.859 t.	1.444.430 t.
II - TRAFIC EXPORTATION			
Hydrocarbures	85.732 t.	25.741 t.	148.410 t.
Bauxite	21.807	20.752	31.131
Fûts vides	75.200	36.913	7.081
Diverses	215.250	149.333	206.350
TOTAUX	397.989	232.739	392.972

1°) Nature et provenance des principales catégories d'importation.

A :- Les vins.

Ainsi que nous l'écrivions au début de cette étude détaillée des marchandises trafiquées sur le Port de SETE, cette catégorie, bien qu'en régression, si l'on remonte aux premières années de ce siècle par rapport à l'ensemble des importations, domine nettement avec un tonnage qui, en moyenne, représente le cinquième de cet ensemble.

En 1938, SETE importa 351.300 tonnes de vins ordinaires et 24.669 tonnes de vins de liqueur qui provenaient pour 322.202 tonnes d'Algérie - 26.104 tonnes de Tunisie - 3.930 tonnes de Grèce et 273 tonnes du Maroc; et en 1948, le Port a reçu 426.937 tonnes de vins ordinaires qui provenaient pour 384.947 tonnes d'Algérie - 13.923 tonnes d'Espagne et 3.407 tonnes de Tunisie, et 55.097 tonnes de vins de liqueur en provenance de l'Afrique du Nord.

La proportion du tonnage de vins importés par rapport au tonnage total des importations n'a donc pas varié; mais pourtant, en soi, ce tonnage et ces provenances ont varié au cours des années pour diverses raisons d'ordre politique ou économique.

En 1939 et 1940, la situation du marché des vins était relativement stable. Une rapide reprise a succédé à une chute des cours, tandis que la mobilisation des armées créa des besoins nouveaux.

SETE, deuxième port français sur la Méditerranée, alors éloigné des opérations militaires, conserva son rôle prépondérant dans l'importation des vins en 1941.

Les ports français de la Manche et de l'Atlantique étaient en effet occupés par les Allemands et, pour la plupart, transformés en bases sous-marines.

On enregistra au cours de cette année-là, l'entrée de 491.463 tonnes de vins ordinaires d'Algérie et de 38.490 tonnes de vins ordinaires du Maroc, ainsi que de 5.091 tonnes de Vins de liqueur.

Les importations de vins s'étageant généralement sur les mois d'été, SETE put profiter de la "campagne" de 1942 en important 312.691 tonnes de vins d'Algérie et 12.173 tonnes de Tunisie.

Ce sera la dernière pour plusieurs années. En effet, les relations avec les pays autres que ceux de notre Empire, étaient alors déjà rompues. Il va en être de même avec l'Afrique du Nord française, à partir de novembre 1942, date à laquelle se sont produits simultanément le débarquement allié en Afrique du Nord et l'occupation allemande de notre zone Sud.

Le trafic des vins suit alors l'évolution générale de la conjoncture et se trouve réduit à 919 tonnes de vins importés d'Espagne au mois de mai 1943.

La Libération survenue en août 1944, quelques transactions s'ébauchent et, courant décembre 1944, notre Port importe 555 tonnes de vins d'Algérie.

Aux difficultés internationales se sont alors substituées d'autres difficultés qui ne sont d'ailleurs que leur conséquence, c'est-à-dire la pénurie de navires et l'éparpillement des fûts.

Aussi, en dépit de la disette qui règne en France et de l'amoncellement de trois récoltes en Algérie, les importations de vins par SETE n'atteignent en 1945 que 27.937 tonnes en provenance de l'Algérie et 375 tonnes d'Espagne.

C'est alors que se développe la campagne du G.N.A.B. et 1946 voit 364.365 tonnes de vins ordinaires provenant d'Algérie, débarquer sur nos quais; tandis que 1.673 tonnes étaient importées d'Espagne et 11.068 tonnes de différentes autres nations; des quantités proportionnelles de vins de liqueur proviennent également d'Afrique du Nord: 87.727 tonnes pour la seule année 1946.

La campagne du G.N.A.B. s'étant opérée de juillet 1945 à mars 1947, les chiffres s'y rapportant sont particulièrement éloquentes: en effet, durant cette période 526 vapeurs ont transporté vers le Port de SETE, pour y être réceptionnés et entreposés dans les chais avant leur réexpédition sur les différents centres de consommation, 3.200.000 hectolitres de vin.

Mais, une fois l'écoulement des stocks algériens effectué, le G.N.A.B. disparaît pour laisser la place aux organismes privés. Notre gros fournisseur est toujours l'Algérie, mais ses envois sont en régression: 217.169 tonnes seulement importées par SETE en 1947.

La frontière d'Espagne est alors fermée et nos importations de vins, en dehors de l'Algérie, sont minimales: 3.073 tonnes de Tunisie et 6.344 tonnes de Grèce, Maroc ou autres nations méditerranéennes.

Or, le vin est toujours rare en France, car le vignoble a souffert de six ans d'inculture, par manque de main-d'oeuvre, de chevaux, de machines et d'engrais. Aussi, nos importations de vins remontent-elles en 1948.

Les importations d'Algérie sont transportées à bord des bateaux-citernes et des tankers; d'autre part, grâce à la réouverture de la frontière, 13.923 tonnes de vin nous parviennent d'Espagne par le même mode de transport.

Un simple tableau illustre l'évolution rapide qui s'est faite jour dans les moyens de transport des vins:

VINS ORDINAIRES

PROVENANCE	1938		1947		1948	
	tankers	fûts	tankers	fûts	tankers	fûts
Afrique du Nord française ...	-	348.189	111.809	109.117	253.971	136.994
Espagne	-	-	-	-	10.278	3.645
Grèce	-	3.910	4.535	-	10.057	-
Italie	-	-	-	-	1.406	-
Portugal	-	410	1.305	-	3.199	-
Autres	-	-	-	-	444	6.943
TOTAUX	-	352.509	117.469	109.117	279.355	147.582

En 1949, pas une seule affaire n'a été traitée par les loueurs de futailles... les quais sont demeurés vides tout au long de la dernière campagne d'importation perdant, avec la disparition des fûts, le pittoresque qui frappait les touristes.

La flotte qui commença de se créer en 1947 par l'utilisation des anciens pétroliers, est maintenant en voie d'accroissement continu et notre Marine Nationale tend, elle aussi, à se moderniser; toute une série de navires divers ont été aménagés pour pouvoir assurer le transport des vins en vrac et, en fait, actuellement la capacité totale des navires qui touchent régulièrement SETE peut se situer environ à 200.000 hectolitres de vins en vrac.

Si l'on considère qu'une partie de cette flotte revient régulièrement tous les huit jours, et l'autre tous les douze jours, on obtient une moyenne de dix jours, ce qui correspond, pour chaque navire, à trois voyages par mois: il est donc possible de transporter en six mois plus de 600.000 hectolitres de vin sur SETE.

Il a fallu par suite organiser une réception concordante dans les cuveries; actuellement, les possibilités de réception sont les suivantes:

- S.A.I.S. (Nicoulét)	50.000	hectolitres de logement
- S.T.S. (Suquet)	35.000	" "
- Chambre de Commerce	30.000	" "
- Etablissements SCHENK	30.000	" "
- CORDIER	20.000	" "
- EBERSCHWEILLER	18.000	" "

Ces cuveries sont directement reliées à la S.N.C.F. et peuvent effectuer le transvasement dans les wagons-réservoirs. Il en existe d'autres reliées aux quais

par pipe-line qui, bien que n'étant pas en relation directe avec la S.N.C.F., peuvent également recevoir le vin en vrac et dont la capacité de réception totale peut s'estimer à environ 100.000 hectolitres.

Nous devons enfin noter le cas de certains négociants qui ont leur cuverie particulière pour leur propre vin, comme les grandes maisons d'apéritifs.

A l'heure actuelle, encore, de nouveaux pipe-lines et de nouvelles cuveries sont en construction sur la route de MONTPELLIER qui augmenteront sensiblement la capacité des cuves de réception, directement reliées à la S.N.C.F.

On comprend donc difficilement la dure concurrence que nous porte ROUEN. Si ROUEN, par sa situation géographique à proximité de la région parisienne, peut normalement desservir cette région à des prix inférieurs à ceux pratiqués par la voie de SETE, il ne faut pas perdre de vue que SETE, grâce à sa proximité de l'Afrique du Nord, bénéficie d'une liaison très rapide avec les centres de production; et d'ailleurs, si ROUEN, par la voie fluviale, peut paraître avantagé, il est évident que la voie ferrée, par son éclatement, permet de toucher les points les plus éloignés de la voie fluviale.

Or, notre Port est en train de perdre une partie des importations de vins qui devraient lui être réservées, au profit de ROUEN.

C'est pourquoi, au cours de l'année qui vient de s'écouler, les importations de vins par SETE ont eu tendance à diminuer.

Les quantités de vins importés; autres que les vins algériens, n'ont pas sensiblement varié et même, le tonnage importé de vins espagnols a presque doublé par rapport à celui de 1948; une notable diminution se remarque dans celles précisément de vins algériens, et cela, pour deux raisons.

Pour sauvegarder les intérêts de la viticulture française et éviter une chute des cours qui irait contre la restauration du vignoble et qui est engendrée par une politique de taxations ignorante de la baisse des rendements - le prix de revient étant supérieur au prix de vente - on a procédé au blocage des récoltes en France et en Algérie, d'où résulte un abaissement du niveau des importations algériennes.

SETE fait non seulement partie du nombre des ports touchés par cette mesure, mais il est certainement un des plus touchés, tant la Manche concurrence la Méditerranée.

C'est ainsi que sur 2.930.000 hectolitres exportés d'Algérie en France, de septembre à décembre 1949, le Port de SETE a reçu 990.458 hectolitres, soit les 33 %, alors que pour la même période, en 1948, sur 4.522.770 hectolitres, SETE avait importé 1.932.887 hectolitres, soit les 42 %.

A ces vins ordinaires et ces vins de liqueurs s'ajoutent les mutés, en provenance de l'Afrique du Nord qui sont utilisés par les maisons d'apéritifs de SETE.

Il est évident que les intérêts de SETE et de son arrière pays, royaume de la viticulture, sont toujours opposés; or, le problème dépasse le cadre de cette étude. Les techniciens les plus avisés s'y heurtent depuis de nombreux mois et, malgré la certitude que des importations massives de vins étrangers, dont les prix sont inférieurs aux nôtres, engendreraient une baisse immédiate des vins français, ils hésitent à avantager l'une ou l'autre des catégories intéressées, le producteur et le consommateur.

Voilà la raison pour laquelle ont échoué les tentatives de rapprochement économique européen dont on a beaucoup parlé sous le vocable vulgaire de FRITALUX, et voilà la raison pour laquelle aussi évoluent avec autant de lenteur, les pourparlers entamés en vue d'établir les modalités d'application d'une union douanière franco-italienne, ce qui ne manquerait pas d'être particulièrement favorable à notre Port, en facilitant les importations de vins ordinaires dont les prix sont inférieurs à ceux des nôtres et que l'Italie renaissante produit en grande quantité.

B - Les hydrocarbures.

En 1949, les hydrocarbures ont dépassé en poids les vins importés par notre Port; il n'en était pas de même antérieurement et les hydrocarbures occupaient alors la deuxième place; mais le développement de la Raffinerie de FRONTIGNAN et la construction de son sea-line ont entraîné un gonflement subit des entrées d'hydrocarbures.

D'autre part, le creusement de l'ancien bassin aux pétroles a été effectué à une cote qui permet aux grands pétroliers d'accéder directement à notre Port.

En 1938, SETE importait 323.957 tonnes d'hydrocarbures (essence, huile lourde et pétrole brut) qui provenaient pour la plus grande partie (170.818 tonnes) d'Irak, de Syrie et Transjordanie; 33.903 tonnes étaient en provenance de Roumanie, 22.748 tonnes des Etats-Unis d'Amérique, 19.206 tonnes du Mexique et 6.204 tonnes de Russie.

Enfin, un tonnage important (65.054 tonnes) provenait de la réexpédition d'autres ports français.

Les nations qui nous fournissaient les hydrocarbures étaient donc telles que les hostilités provoquèrent une profonde diminution du chiffre de ces importations qui, en 1941, ne représentaient plus qu'une part infime du trafic de SETE, avec 36.301 tonnes et furent réduites à néant au cours des trois années suivantes.

Une légère reprise se manifeste en 1945: le Port de SETE importe 35.958 tonnes de gas-oil.

C'est l'époque où l'on hésite à reconstruire la Raffinerie de FRONTIGNAN, particulièrement éprouvée par les bombardements de l'été 1944, hésitations qui se perdent dans un optimisme naissant et on rebâtit la raffinerie sur des bases nouvelles.

199.898 tonnes sont importées en 1946 et ce chiffre ne fera que croître par la suite: en 1947, ce sont 217.169 tonnes qui entrent dans le Port de SETE en 1948, 371.286 tonnes et en 1949 587.124 tonnes dont 493.601 tonnes d'Arabie et 93.523 tonnes d'autres ports français par cabotage.

La raison de ce gonflement est que le sea-line de FRONTIGNAN, lancé le 4 septembre 1948, a permis depuis cette date, le déchargement de plus de 550.000 tonnes de pétrole brut, en provenance directe d'Arabie.

SETE, actuellement cinquième port pétrolier de France, est donc en passe de devenir un port pétrolier de grande envergure, où la matière première est prise en charge dès son débarquement en vue du raffinage par l'usine qui doit y procéder, et qui, à l'aide de pipe-lines, renvoie une grosse partie du produit raffiné au port, en vue de sa réexportation.

C - Les produits chimiques (brai, phosphates, soufre, pyrites).

Chacune de ces matières n'occupe qu'une place restreinte dans l'ensemble du trafic du port; mais pris en leur totalité, les produits chimiques représentent une portion importante de ce trafic.

En effet, en 1938, plus de 250.000 tonnes de produits chimiques étaient importées par SETE, dont, en particulier, 143.657 tonnes de brai en provenance de la Russie, de l'Angleterre, des Etats-Unis, de la Hollande, destinées à entrer dans la fabrication des "agglomérés", conséquence de l'existence des mines du Gard et de l'Hérault; 46.843 tonnes de phosphates en provenance de la Tunisie, de l'Algérie et du Maroc; 37.791 tonnes de soufre en provenance des Etats-Unis, de l'Italie et du Chili, et enfin 42.573 tonnes de pyrites en provenance du Portugal, d'Angleterre et des Etats-Unis.

Seuls, les phosphates continuèrent à être débarqués sur nos quais au cours de la guerre, tout au moins jusqu'en 1942 car, seuls, ils provenaient de l'Afrique du Nord française avec laquelle SETE demeurait en relations. C'est ainsi que le tonnage d'avant-guerre s'est maintenu en 1941 et 1942.

Durant l'occupation, on n'enregistre aucune entrée de produits chimiques.

Mais, dès 1945, la reprise générale des affaires se fait également ressentir dans ce domaine et SETE importe 77.556 tonnes de phosphates, 63.051 tonnes de soufre, 48.090 tonnes de brai et 15.067 tonnes de pyrites.

Les importations de soufre, de brai et de phosphates ne varient pas dans leurs grandes lignes en 1946 et 1947; mais celles de phosphates augmentent notablement avec 181.622 tonnes en 1946, et 186.660 tonnes en 1947, pour atteindre 253.856 tonnes en 1948, toujours en provenance de l'Afrique du Nord française.

Mais là, s'arrête l'évolution croissante, car nos importations de phosphates ont énormément diminué en 1949.

Les prix des produits industriels étant proportionnellement plus élevés que ceux des produits agricoles, les usines de produits chimiques transformant la matière première ont vu leurs ventes baisser sensiblement et à leur tour ont réduit leurs propres achats.

Aussi, notre Port a-t-il importé moins de 100.000 tonnes de phosphates en 1949, ce qui représente les 2/5 seulement de la quantité importée en 1948.

Les importations de soufre et de brai n'ont pas encore été ébranlées; mais les quantités de pyrites entrées au port en 1949, n'ont représenté que le quart de celles entrées l'année précédente.

Il y a dans ce déséquilibre, entre les prix agricoles et les prix industriels, une source d'aggravation, à la fois pour le trafic portuaire lui-même et pour l'économie sétoise en général, car il provoque un ralentissement de l'activité des usines de produits chimiques établies autour de l'Etang de Thau et à FRONTIGNAN.

Enfin, différents autres produits chimiques en quantités minimes, sont également reçus dans le Port de SETE, mais en nature et en volume divers suivant les circonstances économiques: ce sont par exemple du nitrate de soude en provenance du Chili, du sulfate de cuivre et du goudron liquide d'Angleterre.

D - La houille.

Représentant les 10 % de nos importations en 1938, avec 119.354 tonnes qui provenaient pour 30.836 d'Angleterre, 14.570 de Turquie, 13.125 de Pologne, et le reste de Russie et des Etats-Unis d'Amérique, la houille, du fait même de ces provenances, cessa d'être importée au cours de la guerre, pour n'être à nouveau déchargée sur nos quais qu'en 1945.

La quantité importée n'a jamais atteint à nouveau le niveau d'avant-guerre; le maximum est enregistré en 1946 avec 83.400 tonnes pour redescendre à une trentaine de milliers de tonnes les années suivantes.

Aussi, actuellement le rôle du Port de SETE dans les importations françaises de houille (d'ailleurs moins amples qu'avant la guerre) est-il très restreint; notre grand fournisseur sont les Etats-Unis, l'Angleterre nous expédiant seulement 1/5 du tonnage reçu.

St-NAZAIRE était redevenu, jusqu'en 1948, le port français importateur de houille par excellence, parce que les navires destinés à NANTES étaient dans l'obligation de s'alléger avant de remonter l'estuaire de la Loire. Depuis un an environ, l'estuaire a été aménagé et c'est NANTES qui, à son tour, concurrence St-NAZAIRE (1).

De toute façon, notre situation au fond du Golfe du Lion se révèle comme beaucoup moins favorable que celle des ports de l'Ouest, étant donné la provenance du produit.

(1) "LE MONDE" 8 mars 1950, page 6.

E. - Les céréales et farines.

Elles devraient constituer un des espoirs de notre Port et n'occupent que la cinquième place quant au poids, parmi ses importations.

En provenance, en 1938, de la Russie pour une grande part, de l'Indo-Chine et de l'Afrique du Nord française pour une part moindre, 39.195 tonnes de céréales et de farines étaient déchargées à SETE.

La guerre vit la presque totalité des céréales et farines disparaître du trafic sétois.

Mais, cette même guerre, par la disette qu'elle provoqua, entraîna un accroissement des importations de céréales et de farines comparativement à celles d'avant guerre par la France. SETE bénéficia de cet état de fait et 66.594 tonnes de céréales et de farines étaient débarquées dans notre Port en 1945.

La sécheresse persistante qui régna au cours des mois suivants entraîna une nouvelle recrudescence de ce trafic, et SETE importa en 1947: 117.944 tonnes de céréales et farines.

Nos fournisseurs étaient alors les Etats-Unis d'Amérique et la Russie. Cette dernière cessa rapidement de nous apporter son aide, dont nous n'avions plus besoin.

Actuellement, la production française de céréales a repris son essor, le marché en est libre et nous avons réduit d'autant nos importations.

Le Port de SETE subit les répercussions de cette diminution, mais le tonnage des céréales et farines qui y sont débarquées demeure plus élevé qu'il ne l'était avant la guerre

En 1948, 47.809 tonnes provenaient pour: 34.125 des Etats-Unis, 12.943 du Maroc et 741 d'Algérie; ces chiffres sont demeurés sensiblement les mêmes en 1949.

Il y aurait donc un effort à accomplir pour encourager le développement des importations de céréales et de farines par SETE, car ses installations portuaires ne sont pas conçues pour cela. Aussi, la construction d'un silo est-elle envisagée dans les mois qui vont suivre.

A l'heure actuelle, où le Port de SETE traverse une crise redoutable, il est nécessaire de trouver un palliatif à cette crise et il semble que les céréales et farines d'une part, les agrumes et primeurs de l'autre, pourraient justement en constituer un.

F. - Agrumes et primeurs.

D'apparence peu importante en poids, cette catégorie d'importations l'est pourtant quant à la valeur. Les agrumes et primeurs occupent, en effet, le sixième rang en poids et le deuxième en valeur; ce poids est d'ailleurs en accroissement continu depuis une vingtaine d'années, puisqu'en 1933, par exemple, le Port n'importait que 19.026 tonnes d'agrumes et 500 tonnes de primeurs (1).

La position de SETE est privilégiée à ce point de vue car, deuxième port français sur la Méditerranée, il est particulièrement bien situé pour recevoir les produits méridionaux provenant notamment d'Espagne et d'Afrique du Nord.

En 1938, 30.498 tonnes d'agrumes étaient importées par SETE, constituées par 20.507 tonnes d'oranges d'Espagne et d'Algérie, et le reste de mandarines et de citrons d'Espagne, et de bananes de la Guinée française; 9.150 tonnes de primeurs étaient en provenance d'Algérie.

SETE, à la suite de cette évolution croissante a détrôné PORT-VENDRES qui, avant la guerre, occupait la deuxième place après MARSEILLE; en effet, tandis que l'ensemble des entrées de primeurs et d'agrumes en France se maintenait, les quantités débarquées à SETE tendaient à augmenter progressivement.

(1) Gaston GALTIER - Bulletin Société languedocienne de Géographie 1945.

TRAFIC GENERAL MARSEILLE, PORT-VENDRES, SETE

PORTS	Nombre de colis de primeurs et d'agrumes par campagne		
	1938-1939	1939-1940	1940-1941
via MARSEILLE	6.438.734	4.006.186	6.478.143
via PORT-VENDRES	2.438.502	830.931	1.138.022
via SETE	802.099	1.491.901	1.370.584
TOTAUX	9.679.335	6.329.018	8.986.749

La guerre, à l'encontre de ce qui se produisit pour d'autres produits importés, ne ralentit pas ce mouvement car, au contraire, 1941 et 1942 voyaient une forte augmentation des quantités d'agrumes et de primeurs entrées au Port de SETE; un total de 75.968 tonnes en 1942 provenaient de l'Afrique du Nord française et d'Espagne.

La rupture des liaisons commerciales avec l'Afrique du Nord entraîna un dégonflement du trafic, mais l'Espagne nous fournit tout de même près de 40.000 tonnes de primeurs en 1943.

Certes, un petit nombre d'oranges était alors destiné à la population française et la plus grande partie de ces marchandises était simplement débarquée dans notre Port avant d'être réexpédiée vers l'Allemagne (ainsi d'ailleurs que nous le verrons en fin de ce chapitre, les agrumes et les primeurs ont toujours été un objet de transit international et notamment à destination de la Suisse).

Pour cette raison même du transit à destination de l'Allemagne, une dizaine de milliers de tonnes en était débarquée à SETE au cours des premiers mois de 1944. Les événements militaires, et surtout la déficience des marines nationales ne permirent pas une reprise normale du trafic en 1945.

Mais, en 1946 et 1947, une moyenne de 30.000 tonnes d'agrumes et de primeurs était déchargée à SETE en provenance de l'Afrique du Nord.

C'est alors que se produisit la fermeture de la frontière franco-espagnole et la brusque cessation de nos relations commerciales avec un pays dont l'économie est un complément de la nôtre et qui, non seulement nous fournissait des produits nécessaires à notre consommation, mais encore utilisait nos ports - et SETE en particulier - comme point de débarquement de ses expéditions à destination du continent européen, notamment pour ses échanges avec la Suisse.

Ayant été dans l'obligation de pallier à cet état de fait, l'Espagne a dérivé son trafic vers les ports italiens, dont GENES, et en dépit de la réouverture de la frontière, ne paraît pas devoir considérer à nouveau nos ports, comme des centres de transit régulier.

En 1948, lorsque commença à se faire ressentir l'effet du développement prodigieux des bateaux-citernes par le chômage qu'il engendra, les autorités compétentes tentèrent de limiter la crise naissante et estimèrent que le développement du transport des primeurs pourrait à la fois se traduire par une augmentation de trafic global et surtout une utilisation pratique du travail humain. Et, tandis que des délégations de commerçants sétois se rendaient en Algérie (à Oran) pour négocier des exportations massives de primeurs sur SETE, de grands travaux étaient conçus pour assurer le déchargement, le stockage et la réexpédition de la marchandise dans les meilleures conditions.

Une augmentation sensible dans les quantités importées a déjà couronné ces efforts et, dès 1948, 40.952 tonnes de primeurs et 18.415 tonnes d'agrumes ont été débarquées sur nos quais. L'année 1949 a, certes vu une légère diminution

se faire jour car le manque de pouvoir d'achat raréfie la consommation et, à nouveau, MARSEILLE et PORT- VENDRES essaient de nous concurrencer par leur rapidité de débarquement.

Les tentatives se poursuivent néanmoins et le mouvement des primeurs transitées par les Halles du quai Paul Riquet et du quai Nord, s'élève pour les deux premiers mois de 1950 à 7.720 tonnes en provenance d'Alger, 1.710 tonnes en provenance d'Oran et 314 tonnes d'Espagne.

Il faudrait, afin que les travailleurs du Port aient leur gagne-pain assuré, que SETE redevienne le grand centre de transit international qu'il fût jadis, ou bien alors que se réalise le projet actuellement en simple gestation et sur lequel nous reviendrons en fin de notre étude: c'est celui des transports des "super-primeurs" depuis l'Afrique Noire jusqu'à SETE, tête de ligne, par des avions légers bi-moteurs.

G. - Les autres catégories d'importations.

En dehors de ces cinq groupes de produits déchargés à SETE qui, tant par leur quantité que par la régularité avec laquelle ils stationnent sur les quais ou dans les entrepôts, constituent le fond même de ses importations, notre Port reçoit de nombreuses autres marchandises parmi lesquelles, également, certaines reparaissent d'année en année et se retrouvent dans les statistiques établies avant la guerre et aujourd'hui.

Ce sont, tout d'abord, les *minerais*: de fer, qui nous parviennent d'Algérie pour une douzaine de milliers de tonnes en moyenne, mais qui occupèrent un volume important au début de la guerre, dans notre trafic, avec 96.215 tonnes en 1942; de zinc, qui nous sont expédiés par le Maroc et largement dépassés quant au poids importé, par le manganèse dont régulièrement une moyenne de 20.000 tonnes est débarquée à SETE en provenance du Maroc, également pour la plus grande part et d'Algérie.

Une autre catégorie de marchandises, élément stable de l'activité portuaire, était, avant la guerre, le *bois*, car le transport des vins, à l'aide de la fûtaillerie, nécessitait un développement considérable de la tonnellerie qui utilisait des bois merrains en provenance des Etats baltes, de la Russie, de la Roumanie, de la Yougoslavie, des Etats-Unis, de l'Italie et du Brésil.

En 1938, SETE importait 8.261 tonnes de bois merrains et autres; mais, durant la guerre, l'anéantissement des relations commerciales avec ces diverses nations eut comme corollaire normal l'arrêt de nos importations de bois.

A la suite du développement des transports des vins en vrac, elles ne reprirent pas à la fin des hostilités leur ampleur d'autrefois: les bois merrains ont perdu leur utilité. Aussi, n'enregistra-t-on, au cours de ces dernières années, l'entrée à SETE que d'un millier de tonnes environ et en moyenne, de bois communs.

Il existe enfin bien d'autres marchandises dont l'entrée au Port de SETE accroît son trafic global, qui évoluent d'une année à l'autre et dont la provenance est diverse et le tonnage varié, telles que les fruits et les légumes secs, les olives ou les tourteaux.

2°) - Nature et destination des principales catégories d'exportations.

A. - Les hydrocarbures.

Cette marchandise qui occupait à la veille de la dernière guerre la première place quant au poids parmi nos exportations, l'a conservée aujourd'hui avec cette circonstance nouvelle, qu'elle distance de plus en plus, par suite de l'accroissement de son tonnage, la bauxite qui vient au deuxième rang.

Une explication de cet état de choses est facile à donner, puisque ces hydrocarbures sont raffinés à FRONTIGNAN par la SOCONY VACUUM FRANCAISE et que l'exportation de ce produit correspond à l'importation du brut.

Les courbes d'importation et d'exportation des hydrocarbures évoluent de même, parce que si une petite part du produit raffiné est réexpédiée à l'intérieur du pays, l'autre est transportée à l'aide de pipe-lines vers SETE pour y être exportée, soit sur d'autres ports français par cabotage, soit vers nos colonies ou des nations étrangères.

Le nombre de clients qui, jusqu'en 1948, était demeuré annuellement à peu près semblable, s'est démultiplié depuis que SETE tend à devenir un grand port pétrolier.

En 1938, 81.182 tonnes d'hydrocarbures étaient embarquées à SETE à destination d'autres ports français pour 52.144 tonnes, d'Espagne pour 20.023, de la Belgique pour 6.915, du Siam pour 1.500 et de la Tunisie pour 600.

Ces exportations cessèrent en 1942, 1943, 1944 et 1945, années qui virent l'arrêt, presque total, de l'activité de la Raffinerie de FRONTIGNAN.

Une légère reprise se manifeste en 1946 et 1947 qui s'accroît en 1948, avec l'expédition de 25.741 tonnes d'hydrocarbures, à destination du Cameroun pour 10.946 tonnes, de l'Algérie - avec comme point de débarquement ORAN - pour 4.700 tonnes et de la Tunisie pour 3.543, tandis que 4.254 tonnes étaient expédiées vers d'autres ports français.

La mise en place du sea-line et le développement des moyens de production de la Raffinerie entraînèrent l'accroissement des importations d'hydrocarbures et, par suite, au moment où s'accomplissaient les aménagements du Bassin aux Pétroles, une forte augmentation des exportations d'hydrocarbures.

Le chiffre record de 148.410 tonnes exportées était atteint en 1949 et de nouveaux débouchés s'ouvraient alors pour le Port de SETE.

Sur ces 148.410 tonnes, 30.859 ont été expédiées en Grèce, 29.481 au Maroc, 17.132 en Algérie, 11.500 en Allemagne, 10.948 en Afrique Occidentale Française, 5.445 en Tunisie, 5.000 en Espagne et 2.800 en Italie.

Quant au tonnage réexpédié vers d'autres ports de France, il a considérablement augmenté avec un total, en 1949, de 30.859 tonnes.

Ainsi, nos exportations d'hydrocarbures ont gagné de l'ampleur, à la fois par leur tonnage et par leurs débouchés, dès la première année de fonctionnement de notre nouveau système pétrolier; aussi, pouvons-nous espérer que les années à venir verront cet essor évoluer de façon continue et répondre aux espoirs formulés par les animateurs des services du Port.

B.- La bauxite.

Notre client essentiel a été de tous temps l'Angleterre, et, seule, une quantité très restreinte de bauxite était exportée vers l'Espagne ou d'autres ports de la France métropolitaine, avant la guerre.

Au cours des deux dernières années écoulées, c'est toute la production de bauxite, provenant des régions environnant BEDARIEUX et VILLEVEYRAC et chargée à SETE, qui a été expédiée vers l'Angleterre.

Le tonnage de bauxite exporté en 1938 était de 25.532 tonnes; pendant la guerre, nos relations commerciales avec l'Angleterre étant interrompues, ces exportations cessèrent; mais, à partir de 1948, elles reprirent avec la même intensité: 20.752 tonnes cette année-là et 30.622 en 1949 ont été expédiées à destination des ports anglais.

Il y a dans cette marchandise un poste de développement possible des exportations sétoises, car cette richesse régionale n'a jamais été exploitée aussi intensément qu'elle le mériterait; notre Port bénéficierait d'une exploitation sérieuse qui, non seulement fournirait aux ouvriers locaux un travail assuré, mais, surtout, procurerait à nombre de navires touchant SETE, un frêt de retour particulièrement intéressant.

C. - Autres catégories d'exportations.

SETE est un port dont les exportations, si elles ne sont pas remarquables par leur tonnage, sont fort diverses.

Nous ne reviendrons pas sur la réexpédition des fûts vides à destination de l'Algérie, puisque nous avons eu déjà l'occasion de signaler sa presque totale disparition à la suite du développement du transport des vins en vrac.

Une autre catégorie de marchandises exportées par SETE, et dont le tonnage est relativement élevé, sont les *produits chimiques*, dont la préparation s'effectue dans les usines élevées sur les bords du Bassin de Thau.

En 1938, 37.542 tonnes de produits chimiques étaient embarquées sur nos quais, dont 15.114 tonnes de superphosphates destinées à l'Algérie et à l'Espagne, 1.879 tonnes de nitrate de soude destinées à l'Espagne ainsi que 220 tonnes de soufre, et, 190 tonnes de soufre destinées à la Tunisie.

Jusqu'en 1942, SETE continue d'exporter des produits chimiques, notamment à destination de l'Afrique du Nord française. Il y eut évidemment, la rupture brusque de 1943 à 1945, où s'allièrent le manque de matières premières et l'impossibilité de joindre la clientèle extérieure.

Au cours de ces dernières années, une vingtaine de milliers de tonnes de produits chimiques était à nouveau exportée par le Port de SETE. C'est ainsi qu'en 1949, étaient expédiées à destination de l'Algérie pour la plus grande part, et de la Martinique pour le restant, 7.876 tonnes d'engrais, 1.658 tonnes de soufre, 1.978 tonnes de sulfate de cuivre et 1.680 tonnes de sulfate d'ammoniaque.

SETE a toujours été et demeure aujourd'hui encore un port exportateur de *ciments* vers l'Algérie et le Maroc, d'*asphaltes* vers l'Afrique du Nord et l'Angleterre, et de petites quantités de spiritueux qui s'accroitraient certainement si les prix des vins de liqueurs et apéritifs français étaient moins élevés pour les acheteurs étrangers, ce qui alors pourrait enrichir considérablement l'économie sétoise, par les débouchés offerts à son industrie des vins et l'augmentation du tonnage des exportations du Port.

III. - EVOLUTION DES PROVENANCES ET DESTINATION DES PRINCIPALES MARCHANDISES ENTRE 1938 ET 1950.

Compte tenu du tonnage reçu ou réexpédié par bornage et cabotage, il ressort de cette étude que SETE était et demeure un port essentiellement en relation avec les pays du bassin de la Méditerranée et de l'Union Française.

Avant la guerre, l'Europe orientale (Russie en particulier, Pologne, Roumanie et Yougoslavie) nous fournissait un tonnage élevé de marchandises, aujourd'hui réduit à néant.

L'Europe du Nord-Ouest, qui joue encore en 1949 un rôle important parmi nos fournisseurs (la Belgique, la Hollande et surtout l'Angleterre) a vu néanmoins ce rôle régresser fortement par rapport à celui qu'elle jouait en 1938.

A la veille de la guerre également, notre Port recevait plusieurs milliers de tonnes de produits expédiés par les pays de l'Amérique latine; suspendus pendant la guerre, ces envois n'ont pas repris à la fin des hostilités.

Il en est tout autrement pour l'Amérique du Nord dont les Etats-Unis figurent au deuxième rang pour le tonnage reçu, parmi nos fournisseurs après l'Algérie, ce tonnage étant nettement supérieur à celui de 1938 (106.956 tonnes contre 66.484 en 1938).

Ce cas excepté, SETE est surtout importateur de produits méditerranéens et coloniaux.

Parmi nos fournisseurs méditerranéens, autres que ceux appartenant à l'Union Française et que la Syrie, la Transjordanie et l'Arabie qui demeurent nos fournisseurs attitrés d'hydrocarbures, l'Espagne était déjà en 1938 - bien que ruinée par les événements de la guerre civile - le premier par le poids des marchandises; elle l'est toujours avec un tonnage qui triple presque celui de 1938 et

serait bien supérieur si les effets désastreux de la rupture des relations franco-espagnoles ne subsistaient encore.

La Grèce vient en second, avec un tonnage qui a plus que doublé celui de 1938; l'application de l'accord franco-italien qui vient d'être signé rétablira sans doute le montant des importations en provenance d'Italie, ce que la cessation des hostilités n'a pas réussi encore à accomplir.

Mais si une grosse quantité de marchandises débarquées sur nos quais provient des diverses nations méditerranéennes, une plus importante encore provient de l'Afrique du Nord française, et en particulier de l'Algérie avec laquelle SETE possède des lignes régulières de navires, dont un grand nombre appartiennent à des Compagnies de navigation ayant leur siège social à ALGER ou à ORAN.

Près de 350.000 tonnes de marchandises étaient exportées en 1938, d'Algérie vers SETE, contre 400.000 en 1949, tandis que les produits importés de Tunisie sont également en augmentation (61.000 tonnes contre près de 90.000); mais l'évolution la plus marquante concerne le Maroc dont les exportations vers SETE sont aujourd'hui sept fois plus importantes qu'avant la guerre.

Enfin, SETE, port du Bassin méditerranéen, est également un port importateur des produits coloniaux français et cela, depuis bien avant la guerre.

Nous avons, certes, cessé d'importer des produits indo-chinois, mais nous recevons comme jadis certaines quantités de marchandises émanant de l'Afrique Noire (en particulier Cameroun et Guinée française).

Les courants d'exportation du Port de SETE ont évolué dans leurs grandes lignes, de façon semblable à celles des courants d'importation : c'est ainsi que la Roumanie et la Pologne ont disparu du groupe de nos clients, tandis que l'Europe du Nord-Ouest conserve sa place (notamment l'Angleterre); on doit noter toutefois que le courant se déplace de la Hollande vers l'Allemagne à destination de laquelle nous avons exporté en 1949, une douzaine de milliers de tonnes de marchandises.

L'Amérique ne figurant pas parmi nos clients certains ou éventuels, nous pouvons dire que la clientèle essentielle du Port de SETE se recrute parmi les nations des bords de la Méditerranée et de l'Union Française.

L'Espagne occupait la première place avant la guerre parmi nos acheteurs (78.000 tonnes d'exportations); elle l'a perdue aujourd'hui, mais demeure néanmoins un acheteur important. Quant à la Grèce, vers laquelle avant la guerre nous n'effectuions guère d'expéditions, elle a reçu, en 1949, plus de 30.000 tonnes de produits embarqués de nos quais. Enfin, l'Italie n'était, en 1938, pour le Port de SETE qu'un modeste débouché; mais il est probable que l'application de l'accord nouveau entraînera un fort redressement de nos exportations à destination de ses ports.

La première place parmi notre clientèle revient donc aujourd'hui à l'Algérie, à laquelle s'adjoint le Maroc dont les importations en provenance de SETE, hier quasi-inexistantes, dépassent actuellement une quarantaine de milliers de tonnes.

On peut donc dire que l'Afrique du Nord française est le meilleur client de SETE, et si l'on ajoute à ce tonnage celui qui est expédié depuis la guerre à destination de l'Afrique Occidentale Française, il est évident que SETE est un port dont la majeure partie des exportations est destinée, d'une part au Bassin méditerranéen, d'autre part à une portion importante de l'Union française.

Les relations internationales du Port de SETE lui suffisent en ampleur pour espérer un développement continu de son trafic; l'essentiel pour lui est de conserver à la fois ses fournisseurs et ses clients, en leur donnant toute satisfaction quant à la sûreté et la rapidité apportées dans la manutention des marchandises: sa position au fond du Golfe du Lion est telle que SETE est un port méridional avant tout, placé par la nature pour accueillir les produits méditerranéens économiques.

*
* *

LES FONCTIONS DU PORT DE SETE.

A l'origine, SETE qui avait été créé pour être le débouché du Languedoc viticole, était uniquement port des vins: il le demeura en tant que port d'importations, après la crise phylloxérique; mais la loi du 11 janvier 1892 qui modifiait le régime douanier en vigueur, dans un sens très protectionniste, entraîna un arrêt brutal de ces importations, et SETE connut alors une crise violente dont l'issue a été due aux heureuses initiatives des négociants sétois.

Le Port, jadis seulement importateur de vins, devint port industriel et ce fut l'industrie qui sauva son existence en lui assurant des importations de matières premières, relativement considérables.

Ce tonnage ne fit que croître avec les années, car les établissements industriels du Port de SETE étaient allés se développant, même lorsque diverses circonstances eurent permis la reprise des importations de vins.

SETE occupe donc une *fonction industrielle* dans l'économie régionale et même nationale, tant par ses usines de produits chimiques, de ciments ou de soufre, que par la Raffinerie de pétroles de FRONTIGNAN et que par les industries annexes au commerce des vins, ou des vins eux-mêmes, comme les fabriques d'apéritifs.

Cette fonction industrielle s'est développée parallèlement au commerce des vins et aux besoins de cette région de monoculture de la vigne; ensuite, l'essor industriel sétois étant un fait acquis, l'activité du port s'orienta de plus en plus vers les importations de matières premières nécessaires à cette industrie et vers les exportations, notamment d'engrais chimiques, à destination de l'Algérie dont les besoins ressemblent aux nôtres.

Comme la Ville s'est développée inextricablement unie à la vie du Port, l'ampleur et la nature de son trafic sont également liées à l'essor industriel de la Ville.

SETE est aussi un port de *transit international* ou plutôt il a été un port de transit international important, et les autorités portuaires souhaiteraient qu'il le redeviennne, car ce rôle joué sur une grande échelle, constituerait un facteur appréciable d'un avenir brillant.

En effet, l'objet de ce transit est constitué principalement par les vins et les mistelles, et les avantages qui découlent de ce commerce sont nombreux: tout d'abord, l'emploi d'une main-d'oeuvre qualifiée pour le pompage et la mise en wagons-citernes et ensuite le séjour même des bateaux qui sont à l'ancre durant plusieurs jours dans notre Port et sont dans l'obligation d'effectuer en ville des approvisionnements de toutes sortes dont bénéficie le commerce local.

Il faut remonter très loin pour déceler l'origine de ce transit qui apparaît comme naturel étant donné la situation de SETE, proche de l'Espagne et de l'Afrique du Nord, à égale distance de la vallée du Rhône et de la Garonne, lui permettant de jouer le rôle de relai idéal entre l'Europe Occidentale et la Méditerranée occidentale (1).

SETE connut le plus beau moment de ce trafic au cours de la guerre 1914-1918 quand ses quais n'étaient qu'un vaste entrepôt suisse, à la suite d'un accord passé en avril 1915.

Mais ce transit n'eut qu'un temps; en diminution dès 1917 et 1918, son tonnage baissa fortement dès le lendemain de l'Armistice et ne fut plus dès lors qu'un élément très secondaire de l'activité du port, concurrencé par GENES.

(1) GERMAIN-MARTIN et M. COMBY - page 82.

On reprochait alors à SETE un manque d'outillage et une trop grande lenteur dans les moyens de transport; mais, en dépit de l'amélioration apportée depuis cette époque, SETE n'a jamais plus supplanté GENES, bien au contraire: le tonnage restreint des marchandises transitées par SETE vers la Suisse, qui, en 1919 était de 130.934 tonnes, en 1920 de 81.303 tonnes, continua à s'amenuiser pour n'atteindre, durant les années précédant la dernière guerre, qu'une moyenne oscillant de 15 à 20.000 tonnes par an.

A ce trafic proprement suisse, devait d'ailleurs s'ajouter le transit des vins et primeurs d'origine espagnole ou africaine, à destination de l'Europe du Nord-Ouest. C'est ainsi qu'au début de la guerre, de nombreux bateaux débarquèrent sur nos quais des colis d'oranges et de mandarines destinés à l'Angleterre.

Les circonstances particulières de l'occupation allemande rendirent à SETE une certaine qualité de port international. C'est sur ses quais que s'échangeaient les marchandises suédoises à destination de la Suisse et les marchandises suisses destinées à la Suède, dont le transport s'effectuait à bord de navires suédois auxquels leur neutralité permettait d'augurer des traversées relativement dépourvues de danger.

SETE recevait également alors des produits exportés d'Allemagne vers la Turquie ou de Turquie vers l'Allemagne.

Mais cette forme de transit international disparut avec la guerre; notre Port, durant ces dernières années, bien que bénéficiant d'une légère tendance à la reprise du trafic suisse, grâce à la réévaluation des tarifs effectués par la S.N.C.F. qui a fait de telle sorte que les tarifs SETE-SUISSE équivalent aux tarifs GENES-SUISSE, n'est pas redevenu le port de transit international qu'il ambitionne d'être.

D'autre part, l'Espagne autrefois faisait transiter une partie de son commerce extérieur destiné au Nord de l'Europe, par SETE: la fermeture de la frontière franco-espagnole a conduit les négociants espagnols à détourner ce trafic sur les ports italiens. La frontière est aujourd'hui à nouveau ouverte, mais la majeure partie des produits espagnols est toujours transitée par l'Italie, les Espagnols estimant que ses ports leur offrent davantage des garanties par la régularité apportée par les dockers au déchargement des marchandises, et la rapidité et le bon vouloir des douaniers italiens: ce sont là pourtant deux postes humains dont il nous serait possible en France et à SETE en particulier d'améliorer le rendement.

Quant au problème de rétablissement du transit suisse par la France, qu'il nous soit permis de reprendre une phrase énoncée, voici une trentaine d'années, par un homme qui s'est intéressé à cette question et tout particulièrement en la considérant dans ses rapports avec le Port de SETE: "La création du port suisse en France est liée à la réalisation de grands travaux qui doivent permettre plus tard, l'accès par eau des marchandises depuis les ports de SETE et de MARSEILLE jusqu'à GENEVE, et aussi au complément de ce système pour que, par le Rhin, les marchandises débarquées en France atteignent l'Europe centrale". (GERMAIN-MARTIN. Le Commerce extérieur de la Suisse. Le Port de SETE et les intérêts du Languedoc après la guerre. - Imprimerie de l'Economie méridionale, 9 Boulevard du Jeu de Paume. - MONTPELLIER. - 1920. - page 5).

Ceci relève de l'ordre national et international et nous nous bornerons à souhaiter l'aménagement d'un tel système fluvial qui, parallèlement au développement actuel des installations portuaires sétoises en tous les domaines, redonnerait à notre Port son ancienne fonction de port de transit international.



Photo Chavin - Sète

Le Môle Saint-Louis au 25 août 1944



Photo Chavin - Sète

La gare aux primeurs 26 juin 1944

CHAPITRE III

INSTALLATIONS ET OUTILLAGE EN 1950

I. - DESTRUCTIONS DU FAIT DE LA GUERRE.

La Libération laissa le Port de SETE profondément blessé: les destructions systématiques exécutées par les allemands au cours de la tragique nuit d'août 1944, s'étaient ajoutées aux immenses dégâts causés par le bombardement anglo-américain du 25 juin.

Les quais étaient éventrés par des fourneaux de mines, de sorte que 950 mètres seulement en étaient utilisables, et sur 47 postes à quai, 5 seulement étaient intacts.

Le Môle St-Louis avait subi de graves dommages; les accès du port étaient minés, ainsi que les canaux intérieurs. Aussi, aucun navire ne pouvait pénétrer et même aucun ponton ou engin de navigation ne pouvait circuler.

La drague suceuse "Babin-Chevage" était coulée à l'embouchure de l'Hérault, au Grau d'Agde et les deux autres dragues fortement endommagées.

L'outillage de manutention déjà insuffisant se trouvait réduit dans de notables proportions, puisque, en dehors des deux grues électriques desservant l'apontement de la Cie Bordelaise de Produits Chimiques au bord de l'Etang de Thau, il ne restait plus debout que trois grues roulantes, toutes trois également endommagées.

Quant aux pontons-grues, deux seulement flottaient encore dont un appartenant aux Ponts et Chaussées. Par bonheur, le ponton-mâture de 135 tonnes qui devait par la suite apporter une aide puissante pour la remise en état du port, avait pu être sauvé, grâce au dévouement du personnel du service maritime.

Les ponts mobiles étaient presque tous endommagés et les deux ponts basculants (Ponts des Moulins et Sadi-Carnot) entièrement détruits.

Sur les trois remorqueurs de la Cie CHAMBON, deux étaient coulés à SETE et le troisième avait été envoyé par les Allemands, à PORT-VENDRES, d'où il n'est jamais revenu.

Les liaisons de ce port quasi anéanti avec son hinterland étaient pratiquement interrompues: la circulation sur la Route Nationale qui relie SETE à MONTPELLIER, était coupée par la destruction du Pont de la PEYRADE; sur le canal du Rhône à SETE, les débris de 16 ponts détruits interdisaient la navigation de SETE jusqu'à St-GILLES. Enfin, si les relations ferroviaires vers BEZIERS avaient été sauvegardées grâce au courage de ce cheminot qui, au mépris de sa vie, évita la destruction du pont basculant sur le canal de SETE, il n'en était pas de même vers MARSEILLE et LYON, les voies étant interrompues, d'abord au pont de Pavie aux environs de MONTPELLIER, ensuite à la traversée du Rhône.

Mais les services compétents allaient entrer immédiatement en action dans les diverses branches intéressées et, grâce à leur célérité, dès le 22 novembre 1944, le déminage était suffisamment avancé pour permettre au premier "LIBERTY" d'entrer dans le port; à la fin du même mois, la circulation était de nouveau assurée sur la Route Nationale reliant MONTPELLIER à SETE, grâce à la construction du pont provisoire de la PEYRADE.

Dès le début de février 1945, la navigation était rétablie sur le canal du Rhône à SETE, avec un tirant d'eau réduit à 1 m,30 qui a été porté à 1 m,50 en septembre 1946, à la suite d'une importante campagne de dragage.

Enfin, en mars 1945, les liaisons ferroviaires de SETE sur MARSEILLE et LYON allaient à nouveau fonctionner.

En ce qui concerne la circulation urbaine, les ponts mobiles qui en sont le pivot étaient pour la plupart rapidement réparés et rendus à la circulation.

II. - LA SITUATION ACTUELLE.

1°) - Bassins et Canaux - Les quais.

Le déminage suffisamment avancé, il s'avérait nécessaire de réparer les quais pour permettre aux navires qui allaient à nouveau accéder au port, de débarquer leurs cargaisons; aussi les services des Ponts et Chaussées s'attaquèrent très vite à la remise en état des quais.

Le tableau ci-dessous permet d'apprécier le degré des destructions dont le port avait été atteint et la rapidité avec laquelle il y fut pallié.

D A T E S	Nombre de postes à quai utilisables	Longueurs de quai utilisables
Fin 1939.....	47	5.149 mètres
A la Libération...	5	930 "
31 décembre 1944..	24	1.800 "
31 décembre 1946..	38	4.051 "

En 1947, SETE disposait, comme avant guerre, de 4 postes d'accostage pour bateaux-citernes à vin, desservant les installations de cuves de transit reliées actuellement aux quais par pipe-lines.

Quant aux surfaces de terre-pleins, qui s'élevaient en 1939 à: 98.931 mètres carrés, réduites à 24.050 en 1944, elles représentent aujourd'hui 96.800 mètres carrés.

Mais, en dehors de problèmes de réparations, d'autres, plus compliqués, allaient se poser rapidement, car la fin de la guerre apportait avec elle de vastes transformations dans la grandeur des navires et leur nature même parfois (en particulier pour les transports de vins et d'hydrocarbures). En effet, les guerres, par le besoin qu'elles engendrent chez chaque nation de surpasser techniquement les autres, entraînent de véritables bouleversements dans l'Economie.

Le mouillage normal du Port de SETE qui était de 7 m,30 dans la rade inférieure, l'avant-port, le Bassin aux pétroles, le Nouveau Bassin, le Canal Maritime, le Bassin du Midi et le Canal Latéral, s'est avéré insuffisant à la Libération pour les navires du type LIBERTY, à pleine charge, dont le tirant d'eau est de 8 m,50 environ.

Aussi, l'aménagement du Bassin aux pétroles, commencé en 1940 et abandonné lors de l'occupation de la zone Sud, a été repris en 1945.

Aujourd'hui, le Môle MASSELIN, de 230 m. de long sur 30 m. de large, qui limite ce bassin à l'Ouest, est à peu près terminé, et des navires ont pu y effectuer des opérations.

Mais l'Administration a dû, en 1947, y entreprendre le creusement à la côte - 9,00 ainsi que dans les accès du port et du Nouveau Bassin.

Les travaux en sont à peu près terminés et déjà les navires peuvent naviguer dans les nouvelles profondeurs jusqu'à l'entrée du Nouveau Bassin.

Cet approfondissement sera complété par le creusement du NOUVEAU BASSIN DE LA MEDITERRANEE qui débouchera dans le Nouveau Bassin.

Déjà, dès 1941, le développement du trafic des matières pondéreuses et des primeurs s'était trouvé freiné par le manque de postes à quais et les difficultés offertes pour la réception des navires calant 7 m,50.

Afin de pouvoir satisfaire aux demandes des importateurs et aux besoins nationaux, un projet de création d'une darse creusée à - 8,00 mètres dans la par-

Le Est du nouveau bassin, à l'emplacement du terre-plein dit "de la Méditerranée" a été approuvé par une décision ministérielle du 14 février 1941 et les travaux déclarés d'utilité publique, par arrêté ministériel du même jour.

Ce projet comprenait:

- 1) - la construction d'une digue de protection du bassin, avec création de terre-pleins;
- 2) - le creusement du bassin proprement dit et l'aménagement des terre-pleins.

La digue commencée alors est terminée et le remblaiement des terre-pleins entamé avec le produit des démolitions des immeubles sinistrés, en attendant de recevoir une partie des déblais du bassin.

Le dossier de creusement du bassin proprement dit à -9,00 au lieu de -8,00 comme prévu initialement, vient de recevoir l'autorisation ministérielle.

Le prix de ces divers travaux est évalué approximativement à la somme de 756 millions de francs.

Le Bassin de la Méditerranée dotera le Port de SETE de cinq postes à paquebots ayant les caractéristiques des "LIBERTY" et pourra, par la suite, être approfondi à -10,00 sans risques pour les murs de quais.

Sur le Quai Sud, il est probable que deux postes seront affectés aux marchandises diverses et que le troisième restera banal et sera utilisé, le cas échéant, pour des matières pondéreuses.

Il semble qu'il soit possible d'inaugurer ces travaux en 1953.

Le Bassin terminé, il est prévu d'élargir la passe d'entrée du nouveau bassin, afin de faciliter les manoeuvres des navires et de rempiéter le quai d'Alger pour permettre aux navires de fort tonnage d'y accoster en cas d'attente d'un poste.

Ces travaux font d'ailleurs partie, l'un du programme de 1941, l'autre de celui qui a éclos après la Libération.

Avec ces nouveaux aménagements et la reprise normale des relations régulières, non seulement sur l'Algérie mais sur la Tunisie, le Maroc et l'ensemble du Bassin Méditerranéen, on peut prévoir que le trafic du Port de SETE pourrait atteindre normalement: 2.500.000 tonnes d'ici peu d'années.

Mais, ce trafic ne se maintiendrait qu'au prix de campagnes de dragage importantes et très coûteuses. Cette question fait l'objet d'études préliminaires qui seront poussées, en 1950, par les services maritimes des Ponts et Chaussées, qui permettront de dégager de façon précise un ouvrage de protection contre l'ensablement.

Depuis plusieurs mois déjà, l'on opère des sondages par des études de courants à l'aide d'appareils enregistreurs dont les films donnent à la fois les vitesses et le sens du courant. C'est ainsi que des sondages effectués au début du mois d'août 1948 ont révélé que les vitesses dans l'axe du sea-line ont été alors de 12 à 0,13 mètre par seconde, tandis qu'à l'extrémité du Môle Masselin, d'autres sondages effectués du 22 au 26 mai 1948, révélaient une vitesse de 0 m,10 par seconde.

D'autre part, des études ont été faites par M. le Professeur DENIZOT, en collaboration avec M. VATAN, qui tendent à la détermination des provenances du sable.

A l'heure actuelle, les services maritimes des Ponts et Chaussées prévoient l'acquisition d'un matériel qui permettra d'effectuer des prélèvements à différentes profondeurs, d'après lesquels il sera possible d'évaluer la quantité de matières existantes.

Au cours de l'été 1950, un nouvel appareil, dont il est déjà fait usage pour la pêche en rivière, va être utilisé à SETE, qui, par temps clair, permet de voir le mouvement des sables à une vingtaine de mètres de profondeur.

Lorsque tous ces efforts auront été conjugués, on envisage la création d'un modèle réduit de digues, et ce ne sera qu'après de longues observations effectuées sur ce modèle réduit, qu'il sera possible de procéder à l'élaboration du système définitif.



Photo Clément - Sète

La halle aux primeurs



Photo Clément - Sète

Les nouvelles grues du Bassin du Midi

2°) - Les engins de manutention.

Ainsi qu'il l'a déjà été vu ci-dessus, ces engins, déjà insuffisants avant la guerre, avaient subi de graves détériorations au moment de la Libération.

D'autre part, la Chambre de Commerce s'est vue dans l'obligation de restituer alors au port fluvial de STRASBOURG, les deux grues repliées en 1940. Elle a dû, par suite, accomplir d'importants efforts afin de procurer au Port de SETE un outillage de manutention digne du trafic dont il allait être l'instrument.

Elle a mis en service:

- en 1946, six grues (Clyde) d'origine américaine ayant une puissance de 5 à 10 tonnes et fonctionnant au gas-oil;
- en 1947, deux grues (Orton) automobiles de 2 tonnes;
- en 1948, une grue automobile de 5 tonnes.

Elle a commandé, dès 1945, au Groupe Fives-Lille, 6 grues électriques modernes, d'une puissance de 6 tonnes et à volée variable, et un portique roulant de même puissance pour le déchargement des matières pondéreuses.

Les deux premières grues sont en cours de montage au quai Nord du Bassin du Midi; les deux suivantes et le portique seront montés au quai Sud du même bassin, enfin, les deux dernières au Môle Masselin.

Les trois grues mobiles sont généralement utilisées sur les quais non munis de grues.

Cet effort n'a pas été effectué en vain et les résultats s'en sont fait ressentir très rapidement. C'est ainsi que pour la réception des primeurs, le matériel approprié assure un débarquement rapide dans d'excellentes conditions.

Un exemple frappant en est donné par les chiffres suivants: en juin 1948, le s/s "Ville de Djidjelli" en provenance d'Alger, avait été libéré dans une journée de 41.168 colis; le 17 juin 1949, les dockers battaient leur propre record en débarquant du s/s "Ville de Bougie", toujours dans une journée, un chargement de 59.286 colis.

Quant à la livraison et à la réexpédition, et grâce à l'enlèvement partiel, 53.067 colis étaient acheminés le même jour avec le concours des ouvriers primeuristes et charretiers. Les wagons chargés ce jour-là, ont pu arriver pour la vente du surlendemain à PARIS, car le "train-primeurs" part de SETE à 1 h. du matin, ce qui permet de charger les wagons jusqu'à minuit.

C'est ainsi que par la synchronisation de la cadence de débarquement, de la livraison partielle, de la rapidité d'enlèvement et de l'heure de départ du train, les marchandises arrivant à SETE le jeudi, peuvent être sur le marché parisien, à la vente le samedi.

Aussi, actuellement, peut-on écrire que le reproche fait en 1944 au port de SETE par les autorités alliées chargées de l'organisation du débarquement en Méditerranée, d'une possibilité de déchargement journalière insuffisante ne saurait être maintenu, si par malheur, pareille éventualité devait se reproduire.(1)

Aujourd'hui, la capacité quotidienne de déchargement et de réexpédition des marchandises est de 5.000 tonnes en moyenne, et sans effort spécial.

3°) - Outillage de transit et de stockage.

Les chais, hangars, entrepôts, ont eux aussi subi de graves dommages du fait de la guerre.

C'est ainsi que les Halles du quai Nord du Bassin du Midi ayant été détruites, dès la Libération la Chambre de Commerce fit installer, au même emplacement, un hangar métallique provisoire du type parasol, d'une longueur de 75 mètres sur une largeur de 15 mètres, pour la réception des primeurs.

Ce hangar a été démonté voici quelques semaines, en vue de sa réutilisation à d'autres fins; mais il a été remplacé par un hangar fermé, d'origine anglaise, de 100 mètres de long, sur 20 mètres de large.

De plus, en 1948, la Chambre de Commerce a installé sur les terre-pleins du quai Paul Riquet, deux hangars jumelés, d'origine américaine, de 100 mètres de long sur 40 mètres de large, qui offrent une superficie fermée de 7.000 m² et un auvent de 1.000 m²; ces hangars sont desservis par un faisceau de trois voies ferrées se greffant sur l'embranchement particulier de la Chambre de Commerce.

Sur le quai Sud du Bassin du Midi, l'entrepôt relié par un embranchement particulier à la gare (Chantier de SETE-VILLE) et qui sert aussi bien d'entrepôt réel des Douanes que d'entrepôt libre, existe toujours.

A l'intérieur de ce bâtiment, sont installés 18 cuves à vin en béton armé, d'une contenance totale de 50.000 hl, ainsi que trois monte-charges électriques d'une force de 3.500 Kg pour la manutention des autres marchandises, notamment des vins en fûts.

En outre, la Chambre de Commerce possède un magasin relié également aux voies ferrées, qui renferme 82 cuves d'une contenance totale de 25.000 hl.

Actuellement, le nombre de cuves à vin détenu par le commerce de SETE dépasse 2.800 pour une contenance de plus d'un million d'hectolitres.

Ainsi, SETE, port de vins et de primeurs, est particulièrement bien outillé pour assurer, non seulement la réception immédiate de ces marchandises, mais aussi le stockage, avant leur distribution aux populations languedociennes, ou même dans l'attente de leur réexpédition vers des destinations plus lointaines.

D'ailleurs, la construction du Nouveau Bassin de la Méditerranée va entraîner une augmentation de trafic qui pourrait amener l'apparition d'une insuffisance de ces chais, hangars et magasins; il n'en sera rien, car un projet prévoit que sur le quai Nord de ce futur Bassin, seront probablement édifiés, par la Chambre de Commerce, un entrepôt frigorifique et une halle climatisée, pour les primeurs

4°) - Engins de radoub - Chantiers navals.

Une nette insuffisance est à relever dans ce domaine: le port de SETE ne possède pas d'engins de radoub pour les navires de mer.

Il existe seulement quelques chantiers de construction et de réparation de barques de canal, gabarres, châlands, bateaux et engins ne calant pas plus de 300 mètres et d'un poids 200 tonnes environ.

Ils ont toutefois rendu d'importants services à la flotille de pêche, au cours des années 1945 et 1946, en pratiquant certaines réparations ou même constructions qui ont permis la remise en état de cette flotille, particulièrement atteinte par les faits de guerre.

5°) - Pilotage et remorquage.

Comme dans tous les ports, ces services se doivent d'être assurés à SETE. En 1939, nous avions 16 pilotes sous l'autorité d'un Chef de pilotage, et l'organisation de la Station comprenait trois bateaux-pilote, dont deux d'un tonnage important.

Cette situation demeura jusqu'en 1943 où la Station de pilotage a été prise en charge par le département de la Marine Marchande.

Le trafic du Port était alors à peu près nul; aussi, ce fut sans une grande importance que le Corps des Pilotes fut imputé de six d'entr'eux, âgés de plus de 50 ans.

Mais, à la Libération, les mouvements de navires nécessitèrent leur réintégration et, actuellement, le nombre de pilotes sétois se trouve être semblable à celui d'avant-guerre.

Il en est de même pour le remorquage des navires. Dans la période qui a suivi la Libération, il a été effectué par les deux remorqueurs du Service des

Ponts et Chaussées, et un remorqueur appartenant à une entreprise d'acconage.

Cette situation a duré jusqu'au renflouement et à la remise en état des deux remorqueurs de la Cie CHAMBON, en octobre 1945, complétés par un remorqueur d'origine américaine mis à la disposition du Port par la Marine Marchande.

Actuellement, ce service est assuré, pour la navigation maritime, par cinq remorqueurs appartenant aux Ponts et Chaussées (respectivement de 425, 225 et 220 CV au gas-oil et de 160 CV à la vapeur), par quatre remorqueurs appartenant à la Cie CHAMBON (de 110 à 350 CV à la vapeur) et un remorqueur appartenant à la SOCIETE SETOISE D'ACCONAGE (de 100 CV au gas-oil); et pour la navigation fluviale, par deux remorqueurs de moindre force appartenant à la Cie H.P.L.M.

6°) - Réception des Hydrocarbures - Le Sea-Line de Frontignan.

Parmi les activités de SETE, port industriel, la question des hydrocarbures tient, depuis de nombreuses années, une large place, car deux importants dépôts et raffineries sont situés dans sa banlieue immédiate: ce sont les RAFFINERIES de FRONTIGNAN et de BALARUC.

Malheureusement, jusqu'en 1946, le Bassin aux Pétroles n'était utilisé que pour la réception des navires pétroliers dont les plus grands alors fréquentant notre Port, le "MOTRIX" et le "C.I.P." avec une longueur de 180 mètres, une largeur de 18 mètres et un creux de 9 mètres, ne pouvaient entrer à pleine charge, à cause de la profondeur qui n'atteignait dans ce Bassin, que 7 mètres en plusieurs points.

Aussi, certains autres pétroliers de trop fort tonnage devaient être déchargés à MARSEILLE et leur cargaison transférée sur de petits bateaux. On conçoit la perte de temps et d'argent que ces opérations pouvaient entraîner...

Aussi, les travaux d'aménagement du Bassin aux Pétroles, commencés en 1940, prévoyaient-ils déjà un approfondissement à la côte - 8,00 avec un chenal d'accès à la rade intérieure, à la même côte.

A la Libération, non seulement les destructions subies par la RAFFINERIE de FRONTIGNAN firent craindre pour son existence, puisque pendant un certain temps elle fut considérée comme devant disparaître, mais encore le manque de profondeur du port pour la réception des bateaux pétroliers des types T2 et T3, était un prétexte supplémentaire à la suppression de l'Usine.

Devant une telle perspective, les dirigeants de la Raffinerie, ainsi que les autorités et les collectivités locales sont intervenus et ont pu faire rapporter la décision ci-dessus.

En même temps, ils établissaient un programme de travaux et d'aménagements susceptibles de permettre son ravitaillement en "brut" même en cas d'extension, son maintien avec une production comparable à celle d'avant-guerre ou légèrement augmentée, et l'utilisation des navires pétroliers du type T2 de 16.000 tonnes et d'un tirant d'eau de 9,00.

La Chambre de Commerce de SETE qui participait aux dépenses d'aménagement du Bassin aux Pétroles, décida de porter sa côte de -8,00 à -9,00 et de l'étendre aux accès du Port.

Ainsi qu'il a été indiqué au début de ce Chapitre, un programme d'approfondissement à la côte -9,00 fut immédiatement à l'étude, et les travaux commencèrent en 1948: ils sont aujourd'hui à peu près terminés et ces pétroliers peuvent entrer à pleine charge au Bassin à Pétroles.

Entre temps, le programme de traitement du pétrole brut par la RAFFINERIE de FRONTIGNAN était fixé à 800.000 tonnes par an; mais ce tonnage ne pouvant être réceptionné intégralement par le Port aux Pétroles sans infliger des retards importants aux navires - les installations ne permettant qu'une évacuation de 200 tonnes par heure en moyenne par les pipe-lines reliant le port à la Raffinerie, d'une longueur de 7 Kms environ - ses dirigeants décidèrent de construire un

sea-line qui favoriserait la réception et le déchargement, dans des conditions satisfaisantes, des plus gros pétroliers existants ou dont la construction était envisagée en 1948.

*
* *
*

LE SEA-LINE DE FRONTIGNAN (1).

Un "sea-line" conduite marine est le prolongement sous-marin d'une conduite terrestre reliée aux réservoirs de "brut": il repose au fond de la mer et se termine en un point où les fonds permettent l'accès des grands pétroliers; des flexibles fixés à son extrémité sont remontés en surface à l'arrivée du bateau et raccordés aux pompes de celui-ci qui s'amarre en pleine mer à des coffres situés à proximité.

L'ensemble - coffres, flexibles, sea-line, conduite terrestre et réservoirs de "brut" - constitue en fait un "port pétrolier".

C'est cet ensemble qui a été réalisé en 1948 par la RAFFINERIE de FRONTIGNAN.

Les études et les travaux précédant le lancement furent effectués, en tout, en six mois, dont un peu moins de 100 jours de travail effectif.

Les travaux de prospection commencèrent en avril 1948: ils intéressaient deux positions possibles du poste d'amarrage.

L'une était distante de trois kilomètres de la côte; l'autre de 2 Km,6 environ. La première position fut écartée à la suite de la découverte d'un plateau rocheux à proximité qui rendait difficile la tenure des ancres; les études furent donc concentrées sur la deuxième position qui pouvait être reliée à la côte par trois itinéraires, d'après la prospection des fonds.

Or, deux de ces itinéraires qui ne permettaient pas l'établissement à terre et dans leur prolongement, de la plate-forme nécessaire à la construction de la tuyauterie avant son lancement, durent à leur tour être éliminés.

Il ne restait donc plus qu'un seul itinéraire sur lequel la reconnaissance du fond de la mer fut poussée au maximum.

La zone intéressée par le sea-line avait été minée pendant l'occupation par les Allemands, et il fut décidé de faire procéder à un déminage de contrôle, un premier déminage ayant été effectué en 1945.

Cette opération qui a porté sur une superficie de 2.537.900 m², n'était pas superflue puisque 5 "Katymines" ont pu être repérées et détruites en août 1948.

Enfin, parallèlement au déminage, deux autres opérations ont pu être menées:

- 1°) - Détermination de l'épaisseur de la couche de sable dans l'axe et aux abords du sea-line, qui a donné les résultats suivants: de la côte aux fonds de 6 mètres, une épaisseur de 40 cm; au delà, augmentation progressive de la couche pour atteindre 4 mètres dans les fonds de 14 mètres (l'épaisseur de la couche de sable a été déterminée par la lance à eau, tube de faible diamètre dans lequel on envoie de l'eau sous pression et que l'on enfonce jusqu'à refus).
- 2°) - Détermination de la vitesse des courants à l'aide des appareils enregistreurs "Idrac" du Service des Ponts et Chaussées. Cette étude, faite en quatre points différents, ne révéla l'existence par temps calme, que de très faibles courants.

Ces études terminées, on procéda au balisage de la zone déminée et de celle à suivre par le bateau appelé à tirer en mer la tuyauterie.

Les terrains en prolongement du futur sea-line ne permettant pas la construction de la canalisation en un seul tronçon de 2.700 mètres pour la partie à immerger, il dut être exécuté en deux tronçons.

(1) Ces renseignements nous ont été fournis par les Services des Ponts et Chaussées à SETE, et les Techniciens de la SOCONY VACUUM FRANCAISE.

A cet effet, il fallut aménager au travers de l'Etang d'Ingril, une plate-forme, véritable route, de 1.530 mètres de longueur et de 6 mètres de largeur, à l'aide d'apports de 20.000 mètres cubes de terre, à la cadence moyenne de 500m³ par jour (800 m³ certains jours).

Sur cette plate-forme on installa une voie ferrée de 0 m,75 de large en rails de 45 Kg qui, avec des lignes secondaires, atteignit un développement de 1.900 mètres nécessitant 3.800 mètres de rails, et 1.150 m³ de ballast (ce dispositif a été mis en place en un mois et demi).

Sur cette voie ferrée, ont été placés, tous les dix mètres, 200 chariots spéciaux à quatre roues destinés à recevoir un premier tronçon de 1.530 mètres de tuyaux en acier, de 12 pouces de diamètre, et d'un demi-pouce d'épaisseur.

Un deuxième tronçon de 1.140 mètres a été construit parallèlement à la voie, sur des supports de même hauteur que les chariots.

Pour l'exécution de ces tronçons, il a été effectué 270 soudures électriques, à trois cordons, qui ont nécessité 10.000 électrodes et chaque joint soudé a été renforcé par trois bandes de fer plat soudées sur deux tuyaux adjacents.

L'ensemble de la canalisation a été essayé à la pression de 70 Kg par cm², sans qu'aucune fuite ne se soit révélée.

Enfin, à l'extrémité avant du premier tronçon, a été soudé un raccord en forme de "y" destiné à recevoir les flexibles.

Tout au bout de la voie ferrée, une fosse a été aménagée pour recevoir les chariots et permettre leur évacuation au moment du tirage en mer de la conduite, et en avant de cette fosse, à quelques mètres du rivage, on a installé un guide destiné à maintenir l'alignement de la conduite pendant le tirage.

En arrière de l'"y", le sea-line a été muni d'un traineau en bois destiné à faciliter le glissement du tube sur le fond.

Tout ces travaux terminés, le lancement eut lieu le 4 septembre 1948: un pétrolier de 12.500 tonnes, muni d'un treuil spécial et maintenu sur les alignements prévus par deux forts remorqueurs, a tiré le premier tronçon de la conduite vers le large, à l'aide d'un câble.

Au fur et à mesure de la libération des chariots du premier tronçon, ceux-ci étaient renvoyés par une voie de circulation doublant la voie de lancement, pour être réutilisés sur cette dernière par le deuxième tronçon.

La jonction des deux tronçons a été effectuée par soudure électrique des tubes bout à bout, et renforcée par un manchon soudé de la même façon.

Sitôt la jonction terminée, le tirage fut repris pour amener la tête du sea-line à son emplacement définitif.

Le sea-line de FRONTIGNAN est donc une conduite de 300 mm de diamètre, en acier doux, dont la partie immergée atteint la longueur de 2.650 mètres et l'épaisseur, 12 mm.

Ce tube vide flotterait presque dans l'eau: pour le lancer, il a fallu l'alourdir par des masses en acier (chacune une tonne) placées, trois à l'extrémité du côté mer, et quatre du côté plage.

La tuyauterie se termine par deux tubulures de 200 mm; sur ces tubulures sont branchés 50 mètres de flexibles en caoutchouc qui, normalement, reposent au fond de la mer et sont repérés par les pétroliers à l'aide d'une bouée de bois.

Une fois le sea-line mis en place, il a été relié aux réservoirs de la Raffinerie par un pipe-line de 1.600 mètres environ de long; ce pipe-line, commencé dès le lancement du sea-line, a été terminé en quatre semaines, et il repose aujourd'hui sur des dés en béton placés sur la plate-forme de lancement.

Enfin, à 2 Km,700 du rivage, deux bouées bi-coniques indiquent les points de mouillage des ancres des pétroliers, tandis que le poste d'amarrage, proprement dit, est constitué par trois coffres de 3 m,50 de diamètre et de 1 m,70 de hauteur.

Les deux petites bouées de repérage des flexibles permettent de les retirer du fond et de les brancher aux pompes des navires pétroliers.

Lors de la première utilisation du sea-line, le s/s "FRONTIGNAN" a pu décharger ses 16.200 tonnes de cargaison à la cadence moyenne de 600 tonnes par heure.

Ce débit est considéré comme normal et au-dessous même des possibilités de l'installation, bien qu'il n'y ait pas sur la longueur de 4.200 mètres, de station-relai de pompage.

Les opérations de déchargement sont suivies d'un poste de commandement et de signalisation, avec vannes de manoeuvre et de sectionnement, installé près de la côte et en liaison phonique et optique avec les pétroliers et la Raffinerie.

Ainsi, cette installation formidable a été réalisée avec le maximum d'efficacité, dans un minimum de temps, puisque les travaux furent commencés le 20 mai 1948, que le lancement eut lieu le 4 septembre 1948, et le premier chargement le 12 octobre de la même année, dates entre lesquelles fut construite la partie terrestre.

On est d'autant plus frappé de l'importance de cette conduite sous-marine, d'apparence modeste, que le sea-line de FRONTIGNAN est seul de son espèce en Europe.

En effet, l'équipement pétrolifère mondial n'en comporte que sept: trois à TRIPOLI et deux à HAIFFA (de 1 Km,50 de long et de 250 mm. de diamètre); un en Amérique du Sud (de 4 Km de long et 100 mm de diamètre) et celui qui attire aujourd'hui la curiosité des touristes qui visitent notre port et ses environs immédiats.

*
* *
*

CHAPITRE IV

RELATIONS AVEC L'HINTERLAND

Cet arrière pays du Port de SETE qui recouvre environ une vingtaine de départements, lui est relié par les trois modes de transport: la route, le chemin de fer et la navigation intérieure, agencés de telle sorte que SETE est également relié de façon directe à l'ensemble du pays... tandis que la pratique du cabotage permet également l'utilisation de la mer comme moyen de liaison avec les autres ports français.

C'est là une puissance pour le Port, car la sûreté et la célérité avec lesquelles sont évacuées les marchandises à l'importation ou sont reçues les marchandises à l'exportation, interviennent dans le choix d'un port et sa bonne renommée.

Jusque vers 1925-1930, le problème de l'évacuation des marchandises débarquées sur nos quais, était douloureux tant étaient insuffisants les moyens de transport, surtout dans le cas particulier de la route et de la voie ferrée; mais, insensiblement, de grandes améliorations leur furent apportées et à la veille de la guerre, les moyens d'évacuation et de liaison du Port de SETE suffisaient à l'ampleur de son trafic.

Bien que ces moyens aient subi des dommages importants du fait de la guerre, depuis déjà plusieurs années ils sont entièrement rétablis, avec même de nouveaux aménagements en ce qui concerne le chemin de fer, et, aujourd'hui, la capacité journalière d'évacuation s'évalue pour les diverses marchandises et les pondéreux, par fer, eau et route, à 6.500 tonnes, et pour les hydrocarbures, par mer et route, à 2.150 tonnes.

I. - LA ROUTE.

Les possibilités d'évacuation par route sont importantes: en effet, elles étaient évaluées, dès 1936, à plus de 500.000 tonnes par an.

Deux routes relient SETE à son arrière pays: l'une, nationale, qui joint MONTPELLIER à AGDE puis BEZIERS, et l'autre, départementale, qui joint LA PEYRADE véritable faubourg de SETE sur la Route de Montpellier à la route nationale BEZIERS-LYON.

Quant on songe que, voici moins de trente ans, les camions en provenance de BEZIERS et destinés à SETE devaient faire un détour par MEZE pour atteindre notre Ville et parcouraient deux fois le trajet SETE-MEZE, soit près de 100 Kms, alors que 44 Kms séparent SETE de BEZIERS (1), on peut trouver admirable le réseau routier présent, encore que le prodigieux développement de la circulation automobile, depuis deux ou trois ans, conséquence de l'accroissement de l'industrie automobile en France et dans le Monde, et de la liberté rendue au commerce de l'essence, le rendent à nouveau insuffisant.

Il est difficile, pour ne pas dire impossible, de connaître le montant du tonnage transporté par route, et les tarifs prodigués par les voituriers, car il n'existe aucun contrôle de cette activité et chaque transporteur régit ses contrats comme il l'entend.

Il est certain néanmoins que les camions-citernes chargés de vin, sillonnent les routes ainsi que les camions sur lesquels s'entassent les colis de primeurs (environ le quart de nos importations de primeurs étant ainsi évacuées), car ce mode de transport est très rapide et permet d'atteindre les plus petites localités, concurrençant en cela le chemin de fer et la navigation intérieure.

II. - LE CHEMIN DE FER.

SETE a été, jusqu'à 1937, année qui vit la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, le point de séparation de deux réseaux différents: MIDI et P.L.M. - Certes, une gare unique fonctionnait pour les voyageurs, mais chaque Compagnie avait sa gare de marchandises particulière et ceci constituait un grave préjudice pour l'économie sèteoise, par la lenteur que cette dualité provoquait aux expéditions des wagons, d'un réseau sur l'autre.

Depuis 1937, les réseaux ont disparu et SETE est relié correctement à son arrière pays par la voie ferrée.

La ligne TARASCON-NIMES-SETE-TOULOUSE-BORDEAUX, principale artère du Midi, permet la liaison de notre port avec la ligne de MILLAU-MARVEJOLS qui s'en détache à BEZIERS; la ligne PERPIGNAN-BARCELONE qui s'en détache à NARBONNE et la ligne de CLERMONT-FERRAND qui s'en détache à NIMES, tandis qu'à TARASCON cette ligne principale se prolonge à l'intérieur des terres, vers LYON et le long du littoral vers MARSEILLE.

D'autre part, à MONTPELLIER et à NIMES, se détachent également diverses petites lignes secondaires qui desservent les localités voisines

De 1937 à 1949, la S.N.C.F. posséda à SETE deux gares: SETE-VILLE (marchandises et voyageurs) et SETE-MEDITERRANEE (marchandises); mais pour des raisons d'ordre pécuniaire, ces deux gares auxquelles s'est jointe celle de BALARUC, ont été fusionnées en décembre 1949 en un seul établissement dénommé "SETE" qui comprend trois secteurs: Sète-Méditerranée, Sète-Ville et Sète-Bassin de Thau, pour lesquels les distances applicables en vue de la fixation des tarifs, sont les distances " de ou pour Sète-Ville ", car le fusionnement poursuit un but d'économie financière.

Cette décision a notamment pour conséquence, de considérer comme "transport de brouettage" les expéditions entre Sète-Ville et les deux autres secteurs, en particulier les expéditions de wagons-réservoirs ou de containers vides, ce qui n'a pas manqué d'exciter la jalousie des négociants frontignans qui se prétendent lésés dans leurs intérêts, étant donné la courte distance kilométrique séparant FRONTIGNAN de SETE et les tarifs appliqués pour de pareilles expéditions; la gare de FRONTIGNAN est à elle seule, le théâtre de trop importantes manipulations de marchandises pour qu'on puisse songer à la fusionner avec celle de SETE.

Au temps des deux réseaux, celui de la Compagnie du Midi possédait un avantage précieux sur l'autre: un bassin maritime. C'est ainsi, qu'actuellement, le port de SETE est relié à la voie ferrée, à la fois par les embranchements appartenant à la S.N.C.F. et par des embranchements appartenant à des particuliers; aussi, une grande partie des quais est-elle desservie par la voie ferrée.

Le Bassin du Midi, relié à SETE-VILLE, a évidemment des accès directs à la ligne principale; les quais desservis en sont le quai Nord, le quai Sud et le quai Paul Riquet, avec ses dépôts et son hangar aux primeurs situés un peu en retrait.

Le futur bassin de la Méditerranée sera également desservi par la voie ferrée. Les quais B - C et D - sont actuellement occupés par le chantier de construction, mais, d'ores et déjà, le quai D Sud, ainsi que le quai Masselin du Port aux Pétroles, le quai d'Orient et le quai de l'Abattoir, sont reliés au chemin de fer.

Le bassin industriel de THAU, notamment l'appontement de la SOCIETE BORDELAISE de PRODUITS CHIMIQUES, l'est aussi, à l'embranchement SETE-MONTBAZIN.

Il en est de même pour les établissements pétroliers, la RAFFINERIE du MIDI à BALARUC et les Etablissements de PAVIN LAFARGE et ST-GOBAIN qui sont reliés à la voie principale.

On comprend dès lors qu'une grande quantité de marchandises destinées à l'exportation soit reçue par fer et qu'une grande quantité des marchandises impor-

tées soit réexpédiée par fer, puisque les chargement et déchargement de ces marchandises sont facilités par la proximité des quais et voie ferrée.

Les possibilités moyennes d'évacuation, à l'aide de la voie ferrée, des produits importés par le Port, sont évaluées aujourd'hui à 5.000 tonnes par jour.

Voici un aperçu du tonnage réexpédié ou reçu par fer, comparé au tonnage des importations et exportations, de 1938 à 1949:

Années	Importations	Exportations	Tonnage réexpédié par fer en provenance du port	Tonnage reçu par fer à destination du port
1938	1.250.737 t.	397.989 t.	845.240 t.	89.777 t.
1941	1.008.948	254.262	922.085	128.264
1942	802.658	171.136	793.269	136.396
1943	126.801	50.467	156.761	56.454
1944	47.555	10.257	35.269	6.498
1945	672.942	84.639	493.736	59.055
1946	1.326.543	127.587	956.875	46.294
1947	1.105.384	156.741	694.780	54.473
1948	1.534.806	228.821	923.488	62.559
1949	1.443.921	349.167	672.186	75.427

Le pourcentage du tonnage transporté par fer comparativement à l'ensemble du trafic, est donc très élevé.

Il a, certes, subi des variations au cours des années, au hasard des circonstances. En 1941, où l'essence était particulièrement rare, c'est la presque totalité des marchandises qui était transportée par fer. En 1943, les expéditions et les réceptions de marchandises dépassaient le montant des importations et des exportations, tant les navires fréquentant le port étaient rares, et tant le transport des marchandises s'effectuait avec difficulté, ces marchandises stationnant de longues semaines sur nos quais. Dès l'année suivante, d'ailleurs, ces transports reprenaient une cadence normale conservée de nos jours, bien qu'apparaisse en 1949 une nette régression du pourcentage en question.

À quel cela est-il dû ? Vraisemblablement, aux augmentations prohibitives qui ont été dernièrement appliquées au transport des marchandises et à la concurrence apportée par le développement de la circulation automobile.

Quelle est la nature des marchandises transportées par fer ? Les réexpéditions des importations comprennent des primeurs, des marchandises d'ordre divers en petites quantités, et surtout des vins et des phosphates, dont le chemin de fer est le mode de transport par excellence.

EVACUATION PAR FER

Années	Importations		Réexpéditions par fer	
	Vins	Phosphates	Vins	Phosphates
1941	519.094 t.	251.490 t.	489.737 t.	245.557 t.
1942	324.864	250.061	302.175	241.540
1943	919	"	20.335	9.394
1944	"	"	"	273
1945	30.373	77.556	26.498	70.310
1946	376.706	181.622	318.056	160.713
1947	226.586	186.671	192.298	169.533
1948	426.927	253.923	330.981	218.128
1949	394.081	97.680	326.180	83.619

Les marchandises destinées à l'exportation, reçues par fer, représentent l'ensemble des produits de nature diverse qui en constituent le fond essentiel.

Le trafic du port est donc une source de profit pour la S.N.C.F. qui, sans cela, n'enregistrerait pas une telle activité à SEUR.

TABLEAU COMPARATIF
du
TONNAGE TOTAL DES MARCHANDISES ET DU TONNAGE RELATIF AU PORT,
TRANSPORTEES PAR FER

	1938		1945		1948	
	Tonnage total	Tonnage relatif du port	Tonnage total	Tonnage relatif du port	Tonnage total	Tonnage relatif du port
SETE-MEDITERRANEE						
Expéditions.....	517.400	"	184.987	"	342.536	"
Arrivages.....	113.100	"	110.307	"	240.296	"
SETE-VILLE						
Expéditions.....	447.549	"	398.328	"	788.853	"
Arrivages.....	262.430	"	78.564	"	63.886	"
TOTAUX						
Expéditions.....	964.949	845.240	583.315	493.736	1.131.389	923.488
Arrivages.....	375.530	89.777	188.871	59.055	304.182	62.559
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes

Aux arrivages, évidemment, le tonnage total dépasse de beaucoup le tonnage des marchandises destinées à l'exportation, car, d'une part les marchandises ne sont pas exportées en grande quantité par le port et, d'autre part, la ville bâtie sur une île calcaire éprouve de nombreux besoins pour le développement de la vie urbaine et doit recevoir la presque totalité des produits nécessaires à son économie; il n'en est pas de même pour les expéditions dont le montant oscille suivant les années avec le tonnage des importations.

Ce n'est qu'une moyenne à peu près constante d'une centaine de milliers de tonnes correspondant à des productions sétoises (vins de liqueurs, apéritifs et produits chimiques) qui constitue le surplus de ces manipulations.

La régression actuelle du tonnage provient, avons-nous dit, pour la plus grande partie, des augmentations successives et prohibitives des tarifs applicables à ces marchandises; en effet, depuis la guerre et surtout à partir de 1941, ces tarifs ont subi des modifications telles qu'actuellement ils ont dépassé le coefficient 13, par rapport au tarif de base en vigueur au 1er avril 1941.

Le Chemin de fer possède pourtant des avantages importants sur les autres modes de transport, tels que la vitesse dans les manipulations, étant donné les grandes quantités de marchandises qui peuvent être enlevées en une seule fois, et la rapidité de déplacement du chemin de fer.

C'est là, un point important pour l'acheminement des primeurs notamment; cet avantage sera bientôt accru lorsque l'électrification de la ligne TARASCON-LYON-PARIS sera achevée; l'emploi du courant électrique supprimera certains arrêts forcés dans les gares de relai et accroîtra la vitesse du train lui-même: c'est là, du reste, que réside la supériorité du chemin de fer sur le troisième mode de transport, aux tarifs particulièrement bas.

III. - LA NAVIGATION INTERIEURE.

La navigation intérieure assure la liaison directe de notre port avec le Bassin du Rhône, jusqu'à LYON et MARSEILLE par le Canal de SETE au RHONE -- qui à BEAUCAIRE rejoint le Rhône navigable et le Canal d'ARLES à PORT-de-BOUC -- et sa liaison directe avec le Bassin de la Garonne par TOULOUSE jusqu'à BORDEAUX, grâce au Canal du Midi et le Canal Latéral de la Garonne qui le prolonge.

Ces deux derniers canaux, à l'origine, devaient être une voie d'échanges entre les céréales de la Gascogne et les vins du Languedoc; de nos jours, cette fonction

est modifiée et ils permettent aux deux ports installés à leur extrémité - SETE et BORDEAUX - d'expédier à l'intérieur des terres, certaines de leurs exportations, et de recevoir par cette même voie, d'autres produits destinés à l'exportation ou à leur propre consommation.

Quant au Canal du RHONE à SETE, ainsi que l'écrit M. DESAUNAIS, dans l'Etude qu'il lui a consacrée dans les "ETUDES RHODANIENNES", sa raison d'être c'est le Port de SETE, maritime et fluvial. D'une longueur de 98 Kms, il représente un véritable bras du Rhône au départ de BEAUCAIRE.

Trois liaisons principales existent donc au départ de SETE:

- 1°) - SETE-MARSEILLE, par le Canal du Rhône, le Rhône et le Canal d'ARLES à PORT-de-BOUC;
- 2°) - SETE-LYON-PARIS, par le Canal du Rhône, le Rhône navigable jusqu'à LYON et les canaux du Centre (Nivernais, Armançon, Bourgogne) jusqu'à PARIS;
- 3°) - SETE-TOULOUSE-BORDEAUX par les canaux du Midi et Latéral à la Garonne (via CASTETS).

D'autres liaisons, moins utilisées, existent de plus vers l'Est et le Nord par les divers canaux qui sillonnent ces régions.

Les engins utilisés sur ces canaux sont différents suivant le canal. En effet, sur le canal du Midi et le canal Latéral à la Garonne, les automoteurs en fer ou bois mesurent 30 mètres de long sur 5 mètres de large, et leur portée en lourd est de 120 à 160 tonnes, tandis que sur le canal du Rhône à SETE, le matériel est uniquement en fer, de 70 mètres de long sur 8 mètres de large et la portée en lourd varie de 500 à 600 tonnes.

Le grand inconvénient de la navigation intérieure c'est sa lenteur, en un monde qui n'aspire qu'à la rapidité des échanges, et cette lenteur est d'autant plus apparente si l'on compare les délais de navigation normale entre SETE et les divers points de la nation atteints par le système fluvial aménagé, avec les délais concernant le Chemin de Fer.

	Navigation intérieure...	Chemin de Fer
SETE à TOULOUSE.....	6 jours	1 jour et 3 h.
SETE à BORDEAUX.....	10 "	2 " " 7 h.
SETE à MARSEILLE.....	3 "	21 heures
SETE à LYON.....	8 "	1 jour et 17 h.
SETE à PARIS.....	21 "	3 " " 18 h.
SETE à EST.....	21/25 "	3 " " 18 h.
SETE à ROUEN et NORD..	25 "	4 " " 9 h.

... (ces délais rendus précaires en hiver, à cause des glaces, dans l'Est et le Nord).

Les délais de navigation ont d'ailleurs été nettement améliorés si on les compare à ceux d'avant la guerre.

Ainsi, en 1938, les automoteurs mettaient de 7 à 12 jours pour couvrir la distance SETE-TOULOUSE, et de 5 à 9 jours pour TOULOUSE-BORDEAUX.

En cette matière comme dans bien d'autres, la technique a évolué dans le sens de l'amélioration.

Il existe plusieurs manières d'envisager le trafic des canaux du Midi et du Rhône à SETE; d'abord, la vision générale de ce trafic depuis MARSEILLE jusqu'à BORDEAUX, et ensuite la portion de ce trafic relative à l'activité portuaire, c'est-à-dire la part des importations et des exportations qui empruntent la navigation fluviale pour atteindre l'intérieur des terres ou en provenir.

Avant la guerre, environ 400.000 tonnes par an, transportées par voie fluvia-

le de MARSEILLE à BORDEAUX et réciproquement, touchaient SETE; elles comprenaient des vins en fûts, des céréales, des grains et des farines, des huiles comestibles des produits arsénieux, des engrais de toutes sortes et des produits chimiques pour l'agriculture, du charbon pour les usines à gaz, ainsi que du sel des Salins d'Aigues-Mortes.

Pendant la guerre et après la fin des hostilités, la plupart de ces courants de transports disparurent, car beaucoup étaient constitués par des denrées contingentes.

Toutefois, sous l'égide des groupements de distribution, certaines de ces marchandises ont parfois emprunté la voie fluviale, et c'est ainsi que, lors de l'invasion allemande de 1940, des quantités très importantes de denrées de toutes sortes ont été évacuées vers le Midi, par bateaux fluviaux, tandis que l'Intendance et plus tard le G.N.A.R., lors de sa campagne, empruntèrent également la voie fluviale pour acheminer de SETE vers LYON et PARIS, des quantités importantes de vins d'origine languedocienne et algérienne.

Enfin, au cours des derniers mois, les grains reçus à l'importation ont été ainsi dirigés sur les centres de stockage de la Haute-Garonne et de l'Ouest.

L'économie de paix revenue n'a pas rétabli les anciens courants.

Le transport par voie fluviale des vins en fûts et en vrac a disparu totalement, ainsi que celui des apéritifs, jadis exportés par SETE.

Par contre, la navigation intérieure est empruntée par "LES CEMENTS FRANCAIS" de BEAUCAIRE et les "CEMENTS DE LAFARGE" de SETE, qui sont chargés à destination de BEZIERS, de CARCASSONNE et de TOULOUSE.

Il n'est plus question de transports considérables d'hydrocarbures, car la production de la Raffinerie de Frontignan est maintenant destinée, presque exclusivement, à l'exportation; ni de sel, parce que l'exploitation des salines a repris sur les rives de l'Océan Atlantique qui alimentent les régions avoisinantes.

La lenteur de la voie fluviale a, sans doute, découragé les négociants sétois ou leurs correspondants en France et au-delà des mers, car elle est bien moins empruntée aujourd'hui qu'avant la guerre, en ce qui concerne le trafic portuaire.

Aux expéditions, le canal du Midi jouait alors un rôle bien plus important que le canal du Rhône à Sète. A l'heure actuelle, le tonnage des marchandises importé par le port et réexpédié par la voie fluviale est sensiblement le même pour les deux canaux: il s'agit de charbons destinés à l'usine à gaz de LA PEYRAD ou bien expédiés vers BEZIERS et TOULOUSE; de manganèse à destination de LYON; de brai à destination de MARSEILLE; des vins à destination de St-GILLES, BEAUCAIRE, de LYON, de MEZE et de BEZIERS, ou de phosphates à destination de TOULOUSE.

Aux arrivages, alors qu'en 1938 une quantité notable de produits destinés à l'exportation était reçue par le canal du Rhône à SETE, supérieure même à celle transportée sur le canal du Midi, au cours des deux dernières années, les marchandises reçues par voie fluviale à destination du port, ont été apportées par des chalands navigant uniquement sur le canal du Midi: ce sont des sables et graviers provenant de l'AUDE, des engrais de TOULOUSE et du cuivre de BORDEAUX.

Et pourtant, en dépit de la lenteur de ce mode de transport, ses prix sont si inférieurs à ceux pratiqués par les deux autres qu'on comprend difficilement une telle décadence.

Avant la guerre, et même jusqu'à l'arrêté du 29 juin 1942 réglementant les conventions d'affrètement pour la navigation intérieure et organisant les Chambres Syndicales de Courtiers de frêt, les frêts étaient traités de gré à gré et tout expéditeur savait par avance qu'en empruntant la voie fluviale, il réaliserait au départ une économie d'environ 20 à 25 %, par rapport au transport par voie ferrée.

A la suite de cette réglementation, les tarifs ont été fixés par arrêté du Secrétariat d'Etat au Ravitaillement et ont subi, depuis, de fréquentes majorations qui, néanmoins, ne les ont pas affectés dans de semblables proportions que celles appliquées au tarif du chemin de fer.

On doit constater, cependant, l'amenuisement du tonnage transporté par la voie fluviale et en particulier sur le canal du Rhône à SETE.

Il est certain que le cabotage est davantage utilisé à l'heure actuelle, pour relier SETE à PORT-de-BOUC ou MARSEILLE:

Peut-être, ce canal connaîtrait-il à nouveau quelque activité suivie si, non seulement, il mettait SETE en relation avec la Provence et LYON par le Rhône navigable, mais encore avec le RHIN et le DANUBE, voies de pénétration en Europe Centrale, grâce à l'aménagement du Haut-Rhône dont on a discuté fréquemment l'opportunité et les possibilités de réalisation.

• • •

CHAPITRE V

PEAGES - DROITS DE DOUANE - ZONES FRANCHES

Comme l'ensemble de nos ports, SETE, voit les marchandises manipulées sur ses quais et dans ses entrepôts, frappées de droits divers perçus, pour certains, au profit de l'Etat, pour d'autres, au profit de la Chambre de Commerce: les droits de douane et les péages.

Or, il existe de par le monde des ports maritimes et fluviaux où des portions de port, exonérés de ces droits de douanes pour des raisons d'ordre économique.

Ce sont les trois aspects de ce problème, financier et économique à la fois, que nous essaierons d'étudier dans ce chapitre.

I. - LES PEAGES.

Le port de SETE est géré et administré par l'Etat, et la Chambre de Commerce est concessionnaire de l'outillage public; c'est dire que l'entretien du port est entièrement assuré par l'Etat qui a également la charge des grosses réparations, ainsi que du remplacement des ouvrages existants. Mais, tous ces travaux font toujours l'objet d'une contribution financière, plus ou moins élevée, de la part de la Chambre de Commerce.

Ainsi, pour les travaux en cours ou prévus pour les mois qui vont suivre, l'Etat fournira 1/3 de la dépense; pour ceux qui furent prévus au programme de 1934, ce fut la moitié. Dans tous les cas, la Chambre de Commerce verse le complément.

Elle tire elle-même la plupart de ses ressources des péages institués à son profit sur les navires, les marchandises et les voyageurs, les quelques autres provenant de surtaxes spécialement établies pour un objet déterminé (comme le barrage isolateur du bassin aux pétroles).

Il est donc facile d'imaginer que l'inflation, la dévaluation du franc et l'importance des travaux accomplis depuis la Libération, conjuguées, aient entraîné un fort redressement des péages depuis quelques années.

Les péages actuellement en vigueur ne suffisent d'ailleurs pas à couvrir l'ampleur des travaux envisagés; aussi, de nouveaux taux sont aujourd'hui à l'étude qui, peut-être, deviendront une réalité au cours des mois prochains.

Les tableaux suivants concrétisent de façon nette l'évolution depuis le début de la guerre, ainsi que l'avenir escompté.

I. - TAXES SUR LES NAVIRES

Désignation	T R A F I C			Taxes de péage - Taux			Rendement
	1946	1947	escompté	1939	actuels	proposés	
JAUGE							
8 premiers voyages	660.000 tx	608.000 tx	650.000 tx	1,25	4,50	12,-	7.800.000
autres voyages	80.000 "	225.500 "	200.000 "	0,60	2,-	6,-	1.200.000
navires accostant au sea-line	"	"	150.000 "	1,25	4,50	5,-	750.000

Nous devons noter que sont exempts de ce péage:

- 1°) - les navires de guerre et les bâtiments de service des administrations de l'Etat;
- 2°) - les navires affectés au pilotage ou au remorquage;
- 3°) - les bâtiments navigant au bornage ou faisant la pêche côtière;
- 4°) - les bâtiments de navigation intérieure;
- 5°) - les navires en relâche forcée et, d'une manière générale, ceux qui ne font aucune opération commerciale.

II. - TAXES SUR LES MARCHANDISES A L'ENTREE

Elles sont perçues par tonne métrique ou hectolitre, par espèce de marchandise et par article de déclaration, les fractions de tonne ou d'hectolitre étant décomptées pour une tonne ou un hectolitre.

Désignation	T R A F I C			Taxes de péage - Taux			Rendement
	1946	1947	escompté	1939	actuels	proposés	
Hydrocarbures (par sea-line)	"		400.000 t.	0,90	5,-	7,-	2.800.000
Marchandises en vrac	889.500 t.	652.934 t.	620.000 t.	0,90	5,-	10,-	6.200.000
Marchandises emballées dénommées taxées à la tonne	52.000 t.	19.600 t.	60.000 t.	1,-	12,-	20,-	1.200.000
Agrumes, fruits frais et secs taxés au quai	210.000 q.	260.000 q.	600.000 q.	0,80	1,80	6,-	3.600.000
Jus de fruits, mouts concentrés, au quai	4.950 q.	8.500 q.	10.000 q.	0,80	1,80	35,-	350.000
Marchandises emballées non dénommées au quintal	360.000 q.	220.300 q.	400.000 q.	0,80	1,80	5,-	2.000.000
Vins	2.930.000 hl	1.808.000 hl	2.500.000 hl	0,20	2,-	3,-	7.500.000
Vins de liqueur mistelles	1.200.000 hl	618.000 hl	700.000 hl	0,20	20,-	28,-	19.600.000
Alcools	90.000 hl	67.300 hl	80.000 hl	0,20	50,-	50,-	4.000.000

III. TAXES SUR LES MARCHANDISES A LA SORTIE

Désignation	T R A F I C			Taxes de péage - Taux			Rendement
	1946	1947	escompté	1939	actuels	proposés	
Marchandises pondéreuses en vrac	9.440 t.	13.265 t.	20.000 t.	1,-	3,-	5,-	100.000
Hydrocarbures	4.610 t.	5.475 t.	50.000 t.	1,-	3,-	8,-	400.000
Alcools, eaux-de-vie et spiritueux	"	177.840 hl	100.000 hl	0,20	0,30	25,-	2.500.000
Diverses	65.000 t.	80.670 t.	50.000 t.	8,-	3,-	20,-	1.000.000
Fûts vides:							
1/2 muids	80.700 u.	158.520 u.	60.000 u.	0,25	1,50	3,-	180.000
bordelaises	12.000 u.	15.760 u.	20.000 u.	0,25	1,50	1,50	30.000
Containers vides	"	"	40.000 hl	"	"	0,50	20.000

Sont exemptées de ces péages:

- 1') - les marchandises appartenant à l'Etat et à ses services non autonomes;
- 2') - à l'embarquement seulement, toutes marchandises mises à bord du navire pour leur ravitaillement;
- 3') - les marchandises ou objets de toute nature embarqués sur les navires affectés au pilotage, au bornage, au remorquage, à la pêche ou à la navigation de plaisance.

IV. - TAXES PERÇUES POUR LE TRAFIC DE CABOTAGE

Animaux et passagers

Désignation	T R A F I C			Taxes de péage - Taux			Rendement
	1946	1947	escompté	1939	actuels	proposés	
CABOTAGE	9.000 t.	459 t.	5.000 t.	1,-	3,-	10,-	50.000
ANIMAUX							
Bovins	4.900 u.	2.919 u.	2.000 u.	1,-	3,-	50,-	100.000
Ovins	"	"	5.000 u.	0,50	1,-	10,-	50.000
PASSAGERS	3.000 u.	9.241 u.	1.000 u.	"	20,-	60,-	60.000
Passagers croisière	"	"	"	"	20,-	30,-	"

Le rendement total escompté est de: 61.500 Francs.

Il existe enfin des taxes de séjour.

Actuellement, les marchandises débarquées séjournant au-delà d'un délai de franchise de onze jours sur les terre-pleins et quais découverts du domaine public du Port situés devant certaines surfaces d'eau définies par un arrêté du 31 mars 1930, à l'exclusion des parties du domaine public soumises au régime de l'occupation temporaire - à titre précaire et révocable ou concédées à la Chambre de Commerce - seront soumises à une taxe de séjour dont le taux minimum est fixé à 5 francs par mètre carré ou par fût, quelle que soit la contenance (chaque fût étant considéré comme occupant une superficie de 1 m²) par jour.

Au-delà du dixième jour de stationnement après l'expiration des délais de franchise, le taux est doublé. Enfin, certaines taxes sont prévues sur les navires, les bâtiments et les bateaux de navigation intérieure qui séjournent plus d'un mois dans le port, exception faite dans ce cas encore, pour les remorqueurs attachés au port.

Les augmentations envisagées lors de l'élaboration des nouveaux taux prévus pourraient engendrer une crainte légitime: que le Port de SETE, avec des péages très élevés, ne se révèle l'un des plus chers et que le trafic n'ait tendance à regresser pour se transporter vers d'autres ports rivaux.

Il n'en sera rien car les taux des péages actuellement en vigueur sont parmi les plus bas; c'est ce que révèle l'étude du cas particulier des droits de péages perçus sur les charbons dans les principaux ports français, au 2 février 1949:

P O R T S	Montant de la taxe par tonne métrique
Dunkerque	8 frs.
Le Havre	13,-
Rouen	15,-
Caen	8,-
Cherbourg	6,-
Brest	6,-
Saint-Nazaire	7,20
Nantes	15,-
Ports annexes de Nantes	10,-
La Rochelle, La Pallice	6,30
Bordeaux	24,-
Bayonne	10,-
Port-Vendres	4,-
La Nouvelle	3,-
SETE	5,-
St-Louis-du-Rhône	5,-
Marseille et Garonne	24,-
Toulon	4,-
Alger	9,-
Oran	12,-
Mostaganem	24,-

Si on appliquait rapidement les nouveaux taux à SETE (10 pour le charbon) et même dans le cas où les autres ports ne suivraient pas la même politique de hausse, notre Port n'atteindrait pas le plafond des droits de péage.

Or, il est à supposer que les Chambres de Commerce des autres ports seront contraintes, dans les mois qui vont suivre, à l'accroissement de leurs recettes dans les mêmes proportions que leurs dépenses augmenteront.

II. - LES DROITS DE DOUANES (1).

Il semble que les droits fiscaux perçus sur les marchandises entrées dans le Port de SETE, devraient, dans leur ensemble, fournir un aperçu concret de ce trafic; et de même, il semble que les mesures douanières prises dans un ordre général - variation des taux, prohibitions ou contingentements - auraient une influ-

(1) Renseignements fournis par la Recette principale de SETE.

ence sur l'importance de ce trafic: il n'en est rien.

Tout d'abord, les perceptions effectuées au titre des droits de douane ne reflètent que très imparfaitement le trafic du Port de SETE, et ce pour diverses raisons, car:

- 1°) - le taux a pu varier, notamment pour tenir compte de la dévaluation de notre monnaie et aussi pour les droits à caractère fiscal, comme ceux frappant les produits pétroliers, dans le but de procurer de plus grandes ressources au Trésor;
- 2°) - seules sont passibles de droits de douane à l'importation, certaines marchandises versées de suite à la consommation, c'est-à-dire mises à la disposition du marché national.
En sont par suite exonérées, toutes celles placées sous un régime suspensif et, principalement, l'entrepôt ou le transit.
Or, de tous temps, SETE a été un des plus importants lieux de transit entre l'Espagne et la Suisse, ainsi que les autres pays de l'Europe Centrale;
- 3°) - la plus grande partie des importations effectuées par le Port de SETE provient de l'Afrique du Nord dont les produits - du fait de leur origine - sont exemptés de droits de douane à leur entrée dans la Métropole, en particulier les produits algériens, tunisiens ou de la zone française du Maroc.

Une autre partie des importations sétoises, également très importante, est constituée par des marchandises étrangères exemptes de droits de douane, en raison de leur nature, tels les blés et autres céréales, les minerais, les houilles, les phosphates et autres pondéreux.

Par contre, les droits de douane sont perçus normalement sur les produits pétroliers, les brais, les vins de liqueur, alcools et autres spiritueux, les agrumes, les bois sciés, les pâtes à papier et autres diverses marchandises.

Enfin, les mesures générales restrictives édictées à l'importation durant les cinq années ayant précédé la guerre de 1939, prohibitions et contingentements, n'ont pratiquement pas affecté le trafic global du Port de SETE.

Par contre, il est à signaler une mesure générale qui a eu une fâcheuse répercussion sur ce trafic c'est la fermeture de la frontière franco-espagnole, voici quelques années, qui a privé SETE d'importants mouvements de marchandises, surtout à l'entrée, tant pour la consommation que pour le transit.

Par ailleurs, on doit noter qu'aucun droit de douane n'est généralement perçu à la sortie de SETE.

En dépit de ces quelques remarques, il n'est pas sans intérêt de considérer le montant des droits de douane perçus annuellement depuis 1934, ne serait-ce que pour constater l'aide financière particulièrement importante apportée au Trésor par le Port de SETE.

**MONTANT DES DROITS DE DOUANE PERCUS ANNUELLEMENT
A SETE, AU COURS DES QUINZE DERNIERES ANNEES**

1934	56.875.000 Frs.	1942	18.427.000 Frs.
1935	49.876.000 "	1943	16.836.000 "
1936	29.894.000 "	1944	27.291.000 "
1937	47.543.000 "	1945	62.598.000 "
1938	53.763.000 "	1946	226.753.000 "
1939	45.719.000 "	1947	474.730.000 "
1940	75.719.000 "	1948	554.376.000 "
1941	26.590.000 "	1949	734.843.000 "

III.- LA QUESTION DES ZONES FRANCHES.

Ainsi que l'a écrit M. REBOUD (1): "D'après les libres - échangistes, voire les protectionnistes modérés, ni l'Entrepôt, ni l'admission temporaire n'offrent à notre commerce d'exportation des facilités suffisantes pour qu'il se développe. Dans les entrepôts, un trop petit nombre de manipulations sont autorisées; l'admission temporaire ne s'applique, en fait, qu'à un nombre très restreint de marchandises, et pour en allonger la liste, il faut une opération compliquée et longue: le vote d'une loi. A maintes reprises, on a réclamé la création de ports francs ou de zones franches dans une ville-port.

L'exemple le plus frappant de la nécessité apparente de la création de zones franches facilitant nos exportations est, sans aucun doute, pour le Port de SETE, celui du coupage des vins.

On récolte dans le Midi de la France des quantités importantes de vins de faible degré qui ne sont pas en l'état, capables de supporter les longs voyages en mer, mais qui, après coupage avec des vins étrangers de fort degré, constitueraient des vins de cargaison susceptibles de trouver des débouchés importants sur les marchés extérieurs.

En effet, une zone franche jouit de l'exterritorialité au point de vue de la douane; par conséquent, les produits étrangers y pénètrent en franchise, y sont mélangés ou transformés sans que cette douane intervienne: les droits d'entrée ne leur sont applicables que lorsque, traversant la frontière douanière, ils passent de la zone franche à l'intérieur du territoire national.

La Chambre de Commerce de SETE s'est toujours déclarée favorable aux zones franches, si elles ne possèdent pas un caractère général. Elle estime que pourraient être créées des zones de transit, ouvertes uniquement aux marchandises étrangères et destinées exclusivement à la réexportation.

Les manipulations qui pourraient être autorisées dans ces zones de transit comprendraient en particulier les opérations de dépôt et de coupage de vins étrangers avec des vins français.

Il pourrait d'ailleurs être admis, sous certaines réserves, l'entrée de ces produits en territoire douanier. L'application dans ce dernier cas des droits du Tarif Général des Douanes, constituerait une sauvegarde suffisante pour la production intérieure.

D'autre part, la Chambre de Commerce de SETE est également partisane de la création de zones industrielles ouvertes aux marchandises de toutes origines, en vue de leur transformation industrielle, mais à la condition qu'il s'agisse d'industries nouvelles ou disparues et qu'il soit établi qu'à la date de la demande des intéressés, il n'existait pas en territoire douanier d'industries identiques ou similaires (cas spécial de l'Usine exercée de la SOCONY VACUUM FRANCAISE. Voir Livre III - Chapitre III).

La Chambre de Commerce de SETE estime qu'on devrait diviser la zone franche en sections distinctes, de manière à accorder le maximum de liberté à certaines opérations et à en soumettre d'autres aux restrictions et à la surveillance jugées nécessaires.

Donc, une zone franche pourrait comporter: une section de transit bénéficiant de très larges facilités, une section commerciale et une section industrielle, soumises chacune à une réglementation appropriée. A l'intérieur de ces sections, des enceintes spéciales devraient être prévues afin de permettre certaines manipulations ou transformations exigeant une surveillance permanente ou intermittente.

(1) Précis d'Economie Politique - Collection DALLOZ T.2 Page 267.

Ainsi, la zone de transit, de grande superficie, serait exploitée sous la seule responsabilité du concessionnaire avec le maximum de facilités. La Section industrielle serait surveillée par l'Administrateur des Douanes, tout comme les usines exercées d'huiles minérales, le concessionnaire demeurant responsable de la bonne exploitation de l'ensemble de la zone, tandis qu'un contrôle subsisterait pour l'établissement de la statistique, la perception des droits de quai et des taxes de péage assurée par le concessionnaire.

Si limitée soit-elle, la zone franche devrait comporter une entreprise de réparations et d'entretien des navires, bénéficiant d'une entière franchise fiscale et douanière.

Bien entendu, les frais d'établissement et d'administration des zones doivent être mis entièrement à la charge des concessionnaires et des entreprises, car une zone a son utilité: elle doit être rentable ou bien sa création ne s'avère pas opportune.

Une fois établie, la zone franche doit différer totalement de l'entrepôt réel et, pour atteindre ce but, il conviendrait de maintenir dans son intégralité le principe d'exterritorialité qui, par définition, préside à la création des zones franches, notamment en matière de contrôle des changes, de liberté du commerce extérieur à l'intérieur de la zone et de la liberté du pavillon.

Toutes mesures arbitraires, à la discrétion du Gouvernement et tendant à réduire les opérations effectuées dans la zone franche, seraient supprimées, en particulier l'accroissement de la liste des marchandises et manutentions prohibées.

On doit d'ailleurs noter que les zones franches maritimes les plus connues, celles de HAMBOURG, BREME, GENES, COPENHAGUE ou TRIESTE, ont un rôle économique beaucoup plus important du point de vue commercial que du point de vue industriel car les grandes industries ne peuvent - sauf celles des constructions navales - s'y installer faute de place (1).

Nos zones franches attireraient plutôt des matières d'origine coloniale ou étrangère, lesquelles - combinées avec des éléments nationaux - grossiraient les courants du commerce d'exportation et fourniraient du fret à notre Marine Marchande.

Mais, se pose alors un problème d'ordre national: en effet, la complication de notre régime douanier avec ses tarifs différentiels, tenant compte de l'origine et de la provenance des marchandises, se concilie mal avec ce rétablissement car, à ces produits de toutes origines et provenances, mélangées et confondues en zone, quel tarif appliquer lors de leur pénétration en territoire national ?

Aussi, malgré les très réels avantages que pourrait procurer à nos régions côtières le rétablissement des zones franches maritimes et, en particulier, au Languedoc et à son Port, on peut se demander si ce projet arrivera à un aboutissement pratique sur le plan matériel.

*

* *

(1) REBOUD - Précis d'Economie Politique - Tome II - Page 268.

LIVRE III

ETUDE ANALYTIQUE DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La vie du Port est intimement mêlée à celle de la Ville, que ce soit par l'étude de la topographie de cette Ville et de ce Port, dont les installations et les immeubles s'enchevêtrent pour ne faire "qu'un" ou bien par celle des évolutions conjuguées du trafic portuaire et du développement économique de la Cité, tout concourt à démontrer que le Port et la Ville de SETE suivent la même destinée, le port étant à l'origine la raison d'être de la Ville, mais plus tard la Ville orientant l'activité du Port vers d'autres fins.

C'est pourquoi, nous étudions le développement économique de la Ville de SETE en la considérant dans ses relations avec les principaux aspects du trafic portuaire.

*

* *

CHAPITRE I

LE COMMERCE DES VINS

Jadis, principale activité de la Ville, le commerce des vins sétois a perdu cette suprématie qu'il partage aujourd'hui avec nombre d'autres formes d'industries, de la même façon que les importations de vins - tout en demeurant une part importante du trafic portuaire - n'en sont plus le noyau essentiel.

Néanmoins, par le négoce qui consiste à assurer la réexpédition des vins sur le marché intérieur ou en transit international, l'industrie des vins de liqueur et apéritifs, et par les activités qui en sont dérivées - comme le commerce des bois, la tonnellerie, la location de futailles et de wagons-réservoirs - le commerce des vins occupe encore une place marquante dans l'ensemble de l'économie sétoise.

I.- INDUSTRIES DU VIN.

1° - Les Vins ordinaires.

Ce sont surtout de vieilles maisons, dont la fondation remonte au temps où SETE n'était que port des vins, qui, encore aujourd'hui, exercent ce mode d'industrie.

Chargées particulièrement de la réception des vins d'importation, elles pratiquent des opérations de coupage des produits languedociens, à l'aide de vins plus riches en couleur et en degrés.

Le SYNDICAT DU COMMERCE EN GROS DES VINS de SETE qui fut, en 1878, lors de la grande Exposition Universelle, l'un des promoteurs du SYNDICAT NATIONAL DES COMMERCE EN GROS DES VINS, CIDRES, SPIRITUEUX et LIQUEURS de FRANCE - a joué un rôle important dans la vie du Port, par ses efforts opposés à ceux de la Viticulture et tendant à développer continuellement le volume des importations.

Le Commerce des vins de SETE est directement tributaire du Port et c'est la raison pour laquelle, au lendemain de la guerre, le Syndicat sétois joua un grand rôle dans la Campagne du G.N.A.B., réussissant à la fois à augmenter le rendement du Port et le sien propre.

Actuellement, ses aspirations se tournent en particulier vers la réalisation de l'union douanière franco-italienne, et en général vers toute mesure libre-échangiste qui, dans son esprit, correspondrait à un accroissement du volume importé et à une baisse des prix qui, à son tour entraînerait une augmentation du nombre de tractations commerciales.

2° - Les Vins de Liqueur et Apéritifs.

La fabrication des vins de liqueur est d'origine très ancienne à SETE, et c'est dans cette ville que les procédés de préparation des vins d'imitation ont été élaborés.

En effet, lors du Blocus Continental on a dû commercialiser la préparation des vins à l'espagnole pratiquée de longue date par les propriétaires languedociens.⁽¹⁾

Les succès obtenus encouragèrent les fabricants à persévérer dans leur travail et depuis bien longtemps, le commerce de ce "vin de propriétaire" est devenu une véritable industrie.

Dans notre Ville se trouvent des fabriques de vins de liqueur et d'apéritifs dont la renommée est mondiale, comme le DUBONNET, le St-RAPHAEL, le BISSET ou le NOILLY.

D'autres, bien que plus modestes, n'en fournissent pas moins d'excellents produits. Avant la guerre, une vingtaine de maisons de liqueurs et d'apéritifs étaient

(1) GERMAIN-MARTIN et M. COMBY, page 64.

établies dans notre Ville, dont certaines même y avaient leur siège social. Les hostilités qui ont amené bien des changements n'en ont pas causé en ce domaine et le nombre n'en a pas varié.

Avant la crise phylloxérique, la richesse de degrés et de couleur des vins languedociens justifiait leur emploi comme matière première dans ces préparations mais depuis la reconstitution du vignoble, le vin est trop pauvre en degrés et en couleur et ces fabriques doivent importer des mistelles d'Algérie, puis se livrer à diverses opérations de coupage et de macération dont les formules varient avec les diverses maisons, chacune possédant un secret de fabrication.

Si les maisons de vins de liqueurs et d'apéritifs ont maintenu leur existence au cours de la guerre, elles ont, tout de même, subi de graves perturbations.

Les restrictions apportées à l'achat des matières premières, les taxations de toutes sortes ont ralenti la production de 1941-1942, et pour certaines d'entr'elles, le bombardement du 25 juin 1944 faillit être fatal; c'est ainsi que la Maison DUBONNET ne retrouva sa capacité totale de production qu'en 1948 où s'acheva la reconstruction de ses entrepôts du Quai des Moulins.

**ETAT DE LA PRODUCTION A SETE DE TROIS MAISONS
D'APERITIFS DEPUIS LE DEBUT DE LA GUERRE**

Années	DUBONNET	BISSET	NOILLY-PRAT
1939	84.099 H°	2.151 H°	72.010 H°
1940	77.100	3.990	53.637
1941	103.682	3.042	49.534
1942	47.434	125	35.412
1943	76.303	1.459	31.861
1944	34.873	2.175	15.962
1945	33.236	4.423	49.026
1946	64.220	9.730	21.655
1947	63.019	28.840	45.383
1948	116.328	64.443	64.325

La réglementation des approvisionnements en moûts, vins et alcools, qui fût en vigueur de 1942 à 1947, avec plus ou moins de fermeté, a donc eu des répercussions sur la production de ces trois marques d'apéritifs.

L'occupation ne pouvait certes nuire à la consommation et, justement à cause de ces réglementations, la période du marché dit parallèle devait être une époque nécessairement bénéfique.

De tels bénéfices leur permirent, une fois la liberté rendue, de remonter leurs stocks de matières premières, ce qui nécessitait de grosses avances de fonds.

Les années 1947 et 1948 virent une reprise notable de la production: les maisons s'organisèrent en vue de trouver des débouchés, non seulement sur le marché français, mais encore sur le marché mondial. Le DUBONNET ou le St-RAPHAEL ne firent que reprendre une place qu'ils y occupaient avant la guerre. Aussi, en dépit de la crise de mévente actuelle, leur production se maintient-elle au niveau atteint les années précédentes. Il n'en est malheureusement pas de même pour l'ensemble des autres marques, leur clientèle étrangère était trop neuve et la concurrence des deux plus anciennes l'emporte sur le marché extérieur.

En France, la hausse ininterrompue du coût de la vie a amené les acquéreurs de vins de liqueur et d'apéritifs à restreindre leur consommation, car le prix en est trop élevé: conséquence désastreuse de l'importance accrue des droits et des taxes qui grèvent matières premières et produits fabriqués.

Ces diverses maisons traversent aujourd'hui une crise qui, si elle se prolonge, risque de leur être fatale, car à la mévente s'est jointe une politique généralisée de restriction des crédits.

Déjà, plusieurs d'entre elles ont été dans l'obligation de renvoyer une partie de leur personnel. En un temps où le chômage règne dans la plupart des activités commerciales et industrielles, il est lamentable de constater une nouvelle source de perte du droit au travail.

L'essor de ces dernières années avait entraîné dans cette branche de l'économie sétoise, une recrudescence du nombre d'emplois dans les chais et les bureaux. Pour la seule Maison BISSET, de 1946 à 1948, le personnel avait presque triplé; alors que le nombre de 97 (30 employés et 67 ouvriers) il a été réduit à 74 en 1949, et si la situation ne s'améliore pas, il est évident que le débauchage ira s'accroissant au cours de 1950.

Et pourtant, cette industrie vieille d'un siècle et demi, pour une grande part à l'origine de la renommée de SETE, devrait à nouveau connaître des jours heureux. Son produit représente la presque totalité de l'exportation vinicole sétoise et c'est précisément là, un des points auquel s'accroche l'espoir que nous formulons d'un gonflement du tonnage exporté par le Port de SETE.

3° - FRONTIGNAN et son Muscat.

Rattachée à SETE au point de vue portuaire, et située à quelques kilomètres à peine de notre Ville, la vie économique de cette agglomération évolue parallèlement à la sienne. C'est pourquoi, à l'heure actuelle, le commerce frontignanaise subit, lui aussi, une crise, parce que lui aussi est en majeure partie composé de négociants en vins de liqueur et apéritifs.

Si nous avons cru devoir réserver une place particulière à FRONTIGNAN, dans cette étude, c'est qu'il nous est apparu que son Muscat représente une richesse dont la région toute entière ne peut que s'enorgueillir. En effet, des documents retrouvés dans les Archives communales de FRONTIGNAN, il ressort que ce vin peut être considéré comme le plus ancien parmi les vins de dessert, puisque son existence, d'une façon certaine, remonte au moins au Moyen Age, alors que le Champagne Mousseux et le Vin de Porto ne furent connus qu'à la fin du XVII^e Siècle.⁽¹⁾

Apprécié de RABELAIS et de VOLTAIRE, il l'est aujourd'hui de tous ceux qui ont la possibilité de le consommer.

Les commerçants ont eu de tous temps tendance à accroître la quantité de Frontignan vendue et leurs efforts, en cela, se sont opposés à ceux des coopérateurs qui, au contraire, savent sacrifier la quantité à la qualité, et, à la Coopérative, la récolte est payée selon le poids du raisin, mais aussi selon le degré du moût.

Avant 1940, certains producteurs importants s'étaient réservés le droit de vendre personnellement le fruit de leur récolte; mais, à partir de cette date, l'organisation de la Coopérative subit des transformations et, de simple coopérative de production, elle devint Coopérative de production et de vente.

Actuellement, le Muscat de Frontignan est produit, à la fois par la Coopérative et certains propriétaires isolés.

La législation sur les appellations contrôlées régit strictement les modalités de vente et de circulation du muscat et la Coopérative seule peut user de bouteilles canelées, d'une contenance de 75 cl.

Deux modes de fabrication de muscat sont utilisés: le premier consiste dans l'adjonction au moût, avant qu'il n'ait fermenté, de 15° d'alcool, ce qui donne le vin de liqueur; le deuxième, au contraire, consiste à laisser fermenter

(1) L. CHAPPOTIN - Le Muscat de FRONTIGNAN à travers l'Histoire - Jean BERNARD, Editeur St-ETIENNE 1928.

naturellement le moût jusqu'à ce que cette fermentation produise 5° et l'on ajoute alors au moût fermenté 10° d'alcool ce qui donne le vin doux naturel.

Le muscat de Frontignan est donc toujours un vin contenant 15° d'alcool, mais le vin doux naturel, de par sa fermentation naturelle, est plus sec que le vin de liqueur.

Avant la guerre, le Frontignan, traité en vin doux naturel, était consommé en grande quantité dans le Midi de la France et aussi apprécié dans l'ensemble du pays. Au contraire, la majeure part du vin de liqueur était destiné à l'exportation vers nos colonies ou même certaines nations étrangères, comme la Suisse et la Hollande.

Durant la guerre, les réglementations apportées à l'approvisionnement des matières premières entraînèrent la raréfaction des apéritifs, et les demandes de Frontignan s'accrurent en France. On ne saurait affirmer qu'à cette date et sous la pression de désirs tous les muscats livrés aient atteint les trois ans de vieillissement prévu.

Les mines placées par les Allemands dans les vignes du littoral produisirent une diminution de la récolte de 1944, évaluée à 198 Hl. de moût environ. La Coopérative voulant sauvegarder l'intérêt général des viticulteurs frontignanais, leur paya tout de même cette récolte sur la base des quatre années précédentes.

Dès 1945, d'ailleurs, la plupart des vignes étaient débarrassées des mines, et la production du muscat pouvait être reprise, la récolte ayant été cette année-là, exceptionnelle (4.503 Hl. de moût).

La paix retrouvée aurait dû provoquer un retour à l'exportation des muscats de Frontignan. Seule la clientèle des colonies et des diverses ambassades lui est revenue, car notre Muscat est sérieusement concurrencé dans ce domaine, par les muscats italiens et grecs dont le tarif est moins élevé: en effet, leur prix de revient est nettement moins onéreux, parce que les divers droits perçus sont plus bas et le rendement à l'hectare est libre et donc, plus important qu'en France où il est réglementé.

Mais, on ne doit point regretter cette réglementation parce qu'elle assure le maintien de sa qualité au crû de Frontignan, et d'ailleurs la concurrence italienne et grecque se heurtera aussi à des difficultés, puisque certains pays, particulièrement appauvris par la guerre, en sont arrivés, après avoir pratiqué des mesures de contingentement, à prohiber totalement l'importation de produits de luxe, tels que le muscat.

Or, les débouchés actuels du Muscat de Frontignan, étant donnée la quantité annuelle produite, suffisent à l'absorber; aussi, le problème de la reprise et du développement éventuel de son exportation ne se posera-t-il véritablement que si un jour une extension du vignoble frontignanais était réalisée.

II. - ACTIVITES DERIVEES.

1° - La Tonnellerie - Le Commerce des Bois et la location des futailles.

Ces trois activités connexes, nées de la monoculture de la vigne, ont connu un grand essor à SETE, port exportateur des Vins, et continuèrent à obtenir la même prospérité à SETE, port importateur de vins.

Mais le progrès devait dans la suite des temps apporter un frein à cette prospérité, en créant un matériel perfectionné qui, aujourd'hui, atteint son développement optimum puisqu'il a totalement remplacé l'usage de la futaille et réduit ces trois corporations au chômage. Le point de départ de cet aboutissement est d'ailleurs fort ancien puisque, dès 1895, l'usage des wagons-foudres s'était généralisé et avait diminué la proportion des ventes et locations de fûts; toutefois, ces wagons-foudres étant encore alors construits en bois, les tonneliers et négociants en bois ne se ressentirent pas de cet état de choses.

La guerre de 1914 ramena du reste une période de travail intensif pour tous,

puisque'il fallut, au lendemain de l'Armistice, renouveler le matériel usé ou vieilli qui allait être transformé parce que la mode voulait qu'on utilise des demi-muids excessivement lourds.

D'autres changements furent apportés quelques années plus tard à la nature même des produits entrant dans la fabrication des wagons-foudres dont une partie de plus en plus importante fut construite en matière métallique; malgré ça, les tonneliers, les commerçants en bois et les vendeurs et loueurs de futailles conservèrent une certaine activité.

Mais cette activité allait être directement menacée lors de la construction et de la mise en service des trois premiers bateaux-citernes destinés à transporter le vin en vrac, en 1934-1935, ce qui atteignait également les docks des divers ports et déclencha de vifs incidents, tant en France qu'en Algérie.

A la suite des nombreuses interventions des corps constitués, le Gouvernement décida qu'il serait sursis à la construction de nouveaux bateaux-citernes.

Quatre ans plus tard, la guerre survenant trouvait une partie de la futaille dispersée aux quatre coins de France; une autre partie en Afrique du Nord, une autre enfin à bord des bateaux que la précipitation des événements déclenchant les hostilités surprit en mer et dont certains purent se réfugier en Angleterre où l'on réussit à récupérer une quantité importante de fûts; c'est ainsi qu'en une semaine environ, 25.000 demi-muids furent rapatriés.

La guerre interrompit la plupart des transactions et donc le besoin de renouveler la futaille.

Or, à partir de 1942, les Anglo-Américains occupant l'Afrique du Nord où bien des fûts entreposés appartenaient à des négociants sétois, durent cantonner leurs troupes dans les chais des loueurs de futailles algériens, et les fûts sétois furent transportés dans les champs ou autres endroits très précaires. Aussi, lorsque la guerre terminée, la question s'est posée pour les commerçants algériens d'expédier vers la Métropole les récoltes accumulées sur leur sol, il fallut rassembler tout d'abord ce matériel épars et atteint par les intempéries.

Mais, bon nombre de tonneliers algériens étaient aux armées, et il fut impossible de remettre ces fûts en état.

En France, l'insuffisance des wagons disponibles ne pouvait permettre le rapatriement à leur point d'origine, des autres fûts disséminés sur l'ensemble du territoire, de DUNKERQUE à NICE et à PORT- VENDRES, et d'ailleurs, notre Marine Marchande réduite n'aurait pu leur faire traverser la Méditerranée.

Il fallut s'adresser aux petits tankers pour assurer le transport d'Algérie en France, des trois récoltes qui avaient été bloquées.

L'action de ces tankers parut tout d'abord insignifiante; mais lorsque les stocks de futailles eurent été reconstitués, leur nombre s'était démultiplié et leur usage considéré comme devant être constant.

En effet, les prix accrus de la main-d'oeuvre, des bois et des fers utilisés pour reconstituer la futaille, ont motivé une augmentation rapide, à la fois de la valeur des fûts - qui a doublé de 1945 à 1948 - et des tarifs de location. Il en est résulté que les prix pratiqués à l'hectolitre par les tankers se sont révélés inférieurs à ceux des loueurs de futailles.

Etant donnée la spéculation qui se déclencha sur les vins, la futaille fut encore utilisée en 1948. Mais, le rythme normal s'étant rétabli lors de la campagne de 1949, pas un fût n'est sorti l'année dernière des magasins des loueurs: la récolte algérienne a été entièrement transportée vers la Métropole, en vrac dans les bateaux-citernes, tandis que la récolte languedocienne était presque totalement véhiculée à l'aide de wagons métalliques et de camions-citernes.

Il n'est plus question aujourd'hui de réagir comme il y a une cinquantaine d'années, par les grèves concertées de dockers ou tout autre moyen de pression car il faut s'incliner devant l'inévitable aboutissement du progrès.

Mais, il est certain que nous sommes à une époque de transition et qu'il faut trouver un remède momentané à une telle situation qui accule à la misère les tonneliers, les marchands de bois et les loueurs de futailles métropolitains et algériens.

Le 27 décembre 1949, dans un communiqué rendu public, le Syndicat de la Tonnerie d'Alger attirait l'attention des Pouvoirs Publics sur la crise traversée par la corporation toute entière, du fait de l'utilisation des bateaux-citernes, et il leur demandait qu'une solution soit apportée au problème en ces termes: "En cas éventuel de nouveaux conflits, ces navires seraient immédiatement transformés en pétroliers et il serait donc nécessaire de prévoir, d'ores et déjà, la création d'un stock de 100.000 demi-muids, afin d'assurer la continuité du ravitaillement en vin des Armées. Or, les fabricants et les loueurs ne peuvent supporter seuls, la charge que représente l'entretien de ce stock dont le montant s'élèverait à environ 180 millions de francs par an."

Aussi, le Syndicat suggère-t-il que cette somme soit fournie par les viticulteurs de la Métropole ou de l'Algérie, sous forme d'une redevance de 3 fr.60 par hectolitre pour une production globale de 50 millions d'hectolitres.

Si le problème était au contraire examiné du seul point de vue de la Défense Nationale, les tonneliers suggèrent qu'il soit procédé, pour la futaille, de la même façon que pour les bateaux-citernes dont l'Etat assure l'entretien, afin qu'ils soient toujours prêts à servir en toute occasion.

Si cette solution était admise, les 180 millions seraient imputés, pour la majeure partie, au Budget de la Défense Nationale.

Le remède ainsi prévu par les tonneliers algériens est celui qui a été préconisé également par leurs collègues métropolitains.

La Chambre de Commerce de SETE a proposé à son tour la confection d'un stock au cas de conflits éventuels. On a envisagé un troisième mode de résorption des frais d'entretien de ce stock par l'établissement d'une taxe sur tous les vins transportés en tankers qui pourrait être répartie entre les usagers.

Aucune décision n'a encore été prise par les Pouvoirs intéressés, d'acceptation ou de rejet, de ces divers projets; il faut espérer que le stock prévu sera constitué et permettra une diminution notable du chômage actuel de ces trois corporations.

Mais, ce ne sera là qu'un palliatif momentané et partiel et il est possible de prévoir la prochaine disparition de trois activités typiquement sétoises, ce qui pose un redoutable problème d'ordre social: celui de trouver de nouveaux débouchés à tous ces hommes menacés de chômage.

2° - Les Wagons-Réservoirs.

Une grosse part du vin débarqué à SETE est réexpédiée à l'intérieur des terres, à l'aide du Chemin de fer, et depuis une cinquantaine d'années dans des wagons-foudres en bois, remplacés ensuite par des wagons-réservoirs métalliques qui sont, soit la propriété des négociants et des transitaires, soit l'objet de locations de la part de maisons spécialisées.

La guerre a amené la destruction d'un grand nombre d'unités, mais point n'est besoin pour les intéressés, d'en envisager la totale reconstruction, car l'usage des wagons-réservoirs est tributaire du commerce des vins à SETE, et en particulier des importations; or, ROUEN concurrence fortement SETE à ce sujet.

Bien que le trajet d'ORAN à PARIS, via ROUEN dure deux fois plus longtemps que via SETE, les prix pratiqués par la navigation intérieure sont nettement inférieurs au trafic ferroviaire, et c'est ce qui explique le rôle majeur joué par le port de ROUEN dans les importations françaises de vins d'Algérie.

Cette situation, qui n'a fait qu'empirer au cours de ces dernières années, était déjà en gestation dans les années qui précédèrent la guerre, et le même problème qui nous agite aujourd'hui, agita les autorités compétentes en 1938

lorsqu'elles préconisèrent l'application d'un tarif ferroviaire incitant les intéressés à emprunter la voie de la Méditerranée.

A l'heure actuelle, où tout comme il y a dix ans, le chemin de fer accuse un déficit certain, l'abaissement des tarifs à un niveau qui rendrait l'emploi du chemin de fer abordable, entraînerait, sans aucun doute, la reprise du transport intégral des vins d'Algérie par la Méditerranée et l'utilisation de la voie ferrée sur de longs parcours, ce qui procurerait de nouveaux gains à la S.N.C.F. et, par contre coup, aux propriétaires de wagons-réservoirs sétois.

Pour de nombreuses et diverses raisons, la partie du commerce sétois qui, directement ou indirectement, est intéressée à l'évolution du marché des vins, subit donc actuellement une crise dont on peut déceler les causes, mais dont on n'aperçoit pas encore l'issue. Bien au contraire, son avenir se dessine de la façon la plus sombre si l'on songe qu'il est possible, dans un temps indéterminé, que le Français s'adonne à la coca-cola.

Cette question qui passionne le Midi viticole, doit alerter également les négociants sétois et rien ne semble mieux concrétiser l'esprit méridional de l'heure, qu'un article paru à BORDEAUX, écrit par Mr. Jean-Raymond GUYON, Député de la Gironde et Président de la Commission des Boissons de l'Assemblée Nationale qui, après avoir exposé l'aspect sanitaire et économique du problème déclare: "J'aime à penser que, si la France doit accepter l'importation et la vente de la coca-cola dans un marché déjà saturé de boissons, elle obtiendra en contre-partie, de ses amis américains, une exportation plus importante de ses vins, rétablissant ainsi l'équilibre de son marché intérieur ...".(1)

*

* *

(1) MIDI-LIBRE, mardi 28 mars 1950.

CHAPITRE II

LES PRODUITS CHIMIQUES - LES SOUFRES - LES CEMENTS

. - LES PRODUITS CHIMIQUES. (1)

Les matières premières nécessaires à l'industrie chimique représentent également une part importante des importations du Port de SETE et elles sont transformées dans les usines riveraines du Bassin de Thau, en *engrais chimiques* et *sulfate de cuivre*: le port et l'économie de la Ville sont donc, une fois encore, liés de façon intime.

Deux des usines se situent sur le territoire de la Commune de SETE: ce sont celles de la Compagnie cettoise de Produits Chimiques et de l'Hyperphosphate Réno, tandis que celle de la Compagnie Bordelaise est établie aux environs de la PEYRADE, et celle de la Compagnie St-GOBAIN, de l'autre côté de l'Etang, à BALARUC.

Ces quatre usines sont la raison d'être du chenal creusé dans le Bassin de Thau, mais dont le tirant d'eau actuel et celui de ses accès, ne correspondent plus aux dimensions des navires utilisés; la plupart des matières premières sont débarquées au port et acheminées vers l'usine, par fer.

Cette industrie chimique est née de la proximité de la culture de la vigne et du port.

Le métal cuivre est pratiquement le seul qui puisse, par ses sels, combattre efficacement le mildiou, et parmi les sels de cuivre, c'est le sulfate qui est surtout employé, les autres étant réservés, non pas spécialement à la lutte contre le mildiou, mais à la lutte contre des spores d'arbres fruitiers.

D'ailleurs, le sulfate de cuivre n'est pas employé seul, mais en combinaison avec une base, c'est-à-dire, soit de la chaux (et la bouillie obtenue s'appelle bouillie bordelaise), soit avec du carbonate de soude (la bouillie est alors appelée "bourguignonne").

Il est donc évident que la consommation de sulfate de cuivre en France est fonction des attaques de mildiou et de leur intensité; mais on peut dire, d'une façon générale, qu'il est un minimum de consommation évalué à une soixantaine de milliers de tonnes par an, car il est certain que, même s'il n'y a pas une attaque sévère de mildiou, il est normal de procéder à des applications régulières de sulfate afin d'éviter le développement des spores et une destruction du vignoble au cours d'une année où les conditions atmosphériques seraient très favorables à la propagation de la maladie.

Les usines de sulfate de cuivre doivent donc être établies, autant que possible, dans des régions pouvant permettre la distribution rapide de ce produit; mais il faut tenir compte aussi du transport des constituants permettant l'obtention du sulfate de cuivre.

Or, la fabrication de ce sel comporte surtout les éléments suivants: du cuivre métal, de l'acide sulfurique, de l'eau et du charbon.

Il convient dès lors de situer les usines de sulfate de cuivre près de la source d'acide sulfurique et donc, aux environs des ports où se fait la réception des pyrites nécessaires à la fabrication de cet acide, et où se fait d'ailleurs également la réception du cuivre métal qui provient pour une grande part de l'étranger.

SETE a été un lieu privilégié pour l'édification d'usines de sulfate de cuivre; la situation géographique est telle que le lieu de production correspond au lieu même de consommation.

(1) Les renseignements concernant la préparation du sulfate de cuivre nous ont été fournis par Mr. André ROUDIE, Directeur Général de la C^{ie} CETTOISE de PRODUITS CHIMIQUES.

Avant la dernière guerre, on considérait que dans une année de consommation, un peu au-dessus de la moyenne, cette dernière pouvait s'élever en chiffre rond à une centaine de milliers de tonnes par an.

Mais, durant la période de 1940 à 1947, la consommation a été relativement faible du fait de la pénurie de cuivre due à l'occupation allemande; la Providence a heureusement voulu que durant cette période le vignoble n'ait pas à déplorer de véritables attaques de mildiou.

**PRODUCTIONS ANNUELLES DE SULFATE DE CUIVRE
DE LA FRANCE ENTIERE**

Campagnes	1942-1943		29.432 tonnes
"	1944-1945		31.265 "
"	1945-1946		92.897 "
"	1946-1947		76.425 "
"	1947-1948		70.176 "
"	1948-1949		56.417 "

Les usines de sulfate de cuivre étaient dites "prioritaires" et elles ont bénéficié de ce privilège en matière d'approvisionnement de cuivre, d'acide sulfurique, de charbon, d'électricité et d'autres produits.

Elles ont été régies par les lois et décrets de 1930-1939 sur l'Organisation de la Nation en temps de guerre et ont été intégrées dans un Groupement contrôlé par les Pouvoirs Publics, sous la direction de la Production Industrielle par ses Ingénieurs des Poudres, dans les régions auxquelles elles appartenaient.

Par la suite, une nouvelle organisation a été imposée: celle de la création d'un Syndicat National des Producteurs de sulfate de cuivre, après la Libération, syndicat pouvant se gérer intérieurement d'une façon autonome, mais soumis à un contrôle de la Production Industrielle.

Les prix du sulfate de cuivre sont généralement homologués en fonction des éléments entrant dans sa fabrication; or, le cuivre en particulier, est acheté à l'étranger (Belgique, Angleterre, Etats-Unis et Chili) payable en dollars ou en livres sterling.

De même, si une partie des pyrites est importée d'Algérie, une autre partie est importée de l'étranger (Espagne et Chypre) payable également en devises; c'est donc l'Etat, en fait, qui possédant les devises a été le fournisseur des éléments principaux nécessaires à la fabrication du sulfate. Toutefois, depuis quelque temps une certaine liberté a été rendue aux producteurs en leur permettant notamment de se procurer du cuivre de récupération sur le marché français.

La plus ancienne des usines productrices de sulfate de cuivre est à SETE la Cie BORDELAISE de PRODUITS CHIMIQUES, dont la fondation remonte à 1892, mais fut suivie de près - car c'était l'époque où SETE se transformait en port industriel par la Cie de St-GOBAIN, en 1896.

Leur fabrication de base est celle du superphosphate de chaux qui consiste à transformer le phosphate minéral, importé de Tunisie et du Maroc, en phosphate assimilable par les plantes, grâce à l'action de l'acide sulfurique.

Mais, elles sont également équipées pour fabriquer le sulfate de cuivre nécessaire à la santé de nos vignes.

L'Usine de St-GOBAIN peut, actuellement, produire 600 tonnes de sulfate de cuivre par mois, soit 7.000 tonnes par an; mais en réalité, cette production a été, au cours de ces dernières années, fonction des attributions de cuivre métal.

La Cie CETTOISE de PRODUITS CHIMIQUES est d'origine beaucoup plus récente, puisqu'elle est née avec la guerre et que sa première campagne de fabrication a été celle de 1940-1941.

Ces trois usines ont subi de graves dommages lors du bombardement du 25 juin 1944 et n'ont pu reprendre leur activité qu'en 1945 ou 1946.

L'usine de la C^{ie} Cettoise de Produits Chimiques "grenaille"⁽¹⁾ elle-même son cuivre, ce qui lui a permis, en 1945 et 1946, de grenailler 1.100 tonnes de cuivre pour le compte de l'Etat et d'alimenter les usines de la C^{ie} Bordelaise et de St-GOBAIN dont les installations, moins atteintes que les siennes, ont pu ainsi fonctionner et participer à la première campagne de production suivant la fin de la guerre.

PRODUCTION DE SULFATE DE CUIVRE

ANNEES	C ^{ie} Bordelaise Produits Chimiques	Compagnie de St-GOBAIN	C ^{ie} Cettoise de Produits Chimiques
1938-1939	2.621 tonnes	2.650 tonnes	"
1939-1940	2.979 "	2.000 "	"
1940-1941	2.777 "	2.600 "	3.369 tonnes
1941-1942	1.522 "	1.900 "	243 "
1942-1943	1.200 "	1.200 "	532 "
1943-1944	1.035 "	1.400 "	144 "
1944-1945	646 "	700 "	"
1945-1946	2.156 "	450 "	"
1946-1947	4.495 "	2.200 "	1.958 "
1947-1948	3.640 "	2.550 "	2.245 "
1948-1949	3.180 "	1.700 "	1.160 "

La fabrication d'acide sulfurique entraîne donc comme corollaire, la production de sulfate de cuivre et aussi, comme c'est le cas pour les Cies Bordelaise et de St-GOBAIN, celle de super-phosphates qui, à leur tour, permettent d'obtenir des engrais composés avec l'adjonction de matières premières azotées et potassiques, reçues de l'extérieur.

De 1945 à 1948, la production n'a cessé de croître pour atteindre, en cette dernière année, un tonnage supérieur à celui d'avant-guerre.

Au cours de la campagne 1938-1939, la Cie Bordelaise produisit 25.698 tonnes de super-phosphates et 2.902 d'engrais composés; dix ans plus tard, elle a

(1) La loi générale d'attaque chimique implique la proportionnalité des actions, en fonction des surfaces de contact.

Plus les surfaces de contact (oxygène et cuivre) seront élevées, plus la production d'oxyde sera grande.

Il faut donc obtenir le cuivre métal sous une forme telle qu'un poids déterminé présente une surface aussi développée que possible: par exemple... des lamelles très minces... de la poudre de cuivre... ou de la "grenaille".

Pour obtenir de la grenaille, on fond du cuivre affiné (99 %) à 1.200° environ; puis on lui incorpore, à l'état liquide des gaz dont il est très avide, en particulier de l'anhydride sulfureux; on coule ce cuivre dans de l'eau tiède, en mince filet: le métal se divise. Les gaz absorbés antérieurement tendent à se dégager de la masse des gouttelettes dès la pénétration dans l'eau et ces gouttelettes de cuivre gonflent, car le métal est très souple.

Il se forme alors une grenaille soufflée dont le volume varie d'une noisette à un oeuf de poule. Cette grenaille extrêmement légère est percée de trous créés par l'expansion des gaz intérieurs. Un mètre cube de cuivre massif pèserait environ 9.000 kilogrammes; la transformation de ce poids de cuivre en grenaille donne environ un volume de 10 mètres cubes.

produit en 1948-1949, 52.052 tonnes de super-phosphates et 3.045 tonnes d'engrais composés. La Cie de St-Gobain, pour la première de ces campagnes, a produit 44.000 tonnes de super-phosphates et 9.650 tonnes d'engrais composés, et pour la deuxième: 78.000 tonnes de super-phosphates et 14.600 d'engrais composés.

Il semblerait qu'il y ait à la fois augmentation de la production et de la consommation car, pour qu'il y ait une telle différence dans les tonnages, il faut qu'un accroissement de la capacité de fabrication corresponde, au même moment, à un développement proportionnel de débouchés, sinon on aboutit à la formation de stocks qui, en ne s'écoulant pas, provoquent le déclin, puis l'arrêt de la marche de l'Usine.

L'encombrement matériel des usines d'engrais est malheureusement un fait positif de l'heure actuelle.

En effet, la disproportion des prix agricoles et des prix industriels a atteint, en 1949, une telle gravité qu'elle a engendré la mévente généralisée des engrais et l'augmentation progressive de production - que nous évoquions ci-dessus - a été brusquement stoppée pour faire place à un marasme total.

L'exemple le plus frappant en est celui de l'état de la production de l'Usine de la Cie de l'Hyperphosphate Réno: après avoir subi, elle aussi, la réduction de sa production faute de matières premières d'une part et, d'autre part, par suite des destructions occasionnées par la guerre à ses installations, elle avait vu, de 1946 à 1948, cette production s'accroître et atteindre 38.619 tonnes en cette dernière année, et tomber brusquement, en 1949, à 4.000 tonnes.

C'est non seulement le potentiel économique de notre Ville qui est atteint, mais encore une autre portion des travailleurs sétois, car il est évident que des usines, dont le rendement se trouve réduit à néant, soient dans l'obligation de débaucher leur personnel.

Près de 700 ouvriers gagnaient leur vie en 1948 dans les usines de produits chimiques; il est facile de comprendre la portée du débauchage généralisé.

Il y a là, pourtant, un problème solutionnable, car la revalorisation des prix agricoles en proportion des prix industriels, provoquerait, sans nul doute, une reprise substantielle des achats d'engrais et, par contre coup, la reprise de l'activité de ces diverses usines et des importations de matières premières nécessaires à la fabrication des engrais.

De grands projets sont formés à l'heure actuelle par les dirigeants des usines dont nous venons d'évoquer l'évolution au cours de ces dernières années.

C'est ainsi que, pour le cas particulier de l'Hyperphosphate Réno, la fermeture de la succursale de LA NOUVELLE étant un fait accompli, on a envisagé d'agrandir celle de SETE et notamment de la relier directement au port à l'aide d'un pont particulier qui surplomberait la gare et les voies ferrées; les plans de ces travaux gigantesques et les crédits nécessaires à leur réalisation sont adoptés; on n'attend pour les concrétiser que l'écoulement des stocks dont la place devenue vide permettra leur renouvellement.

II. - LES SOUFRES

Les "RAFFINERIES DE SOUFRES REUNIES" dont le siège social est à MARSEILLE, ont élevé à FRONTIGNAN une usine qui, par sa proximité du port de SETE lui permettant de recevoir directement le soufre de l'étranger, et sa proximité du vignoble languedocien, a eu, elle aussi, toutes facilités pour réussir.

Seule usine de ce genre dans notre région, elle transforme le soufre brut importé d'Amérique ou de Sicile, en soufre assimilable par la vigne.

L'évolution que nous avons retracée à propos des engrais chimiques est exactement la même pour l'industrie du soufre.

Au cours des dernières années, la Raffinerie avait repris sa production d'avant-guerre (une quinzaine de milliers de tonnes par an); de grandes transformations

en vue de sa modernisation avaient été apportées à l'usine atteinte par le bombardement de juin 1944, et aux procédés de fabrication. Or, depuis plusieurs mois, les vastes hangars de l'usine demeurent remplis de soufre qui ne trouve pas acquéreur.

Les responsables de la Raffinerie ont tenté de se tourner vers les débouchés extérieurs; mais les prix trop élevés de la production française sont un empêchement au développement de cette forme d'exportation.

III. - LES CEMENTS

Sur les bords de l'Etang de Thau se dresse enfin une dernière usine qui fabrique du ciment artificiel: c'est une filiale de la Société Anonyme des CHAUX et CEMENTS de LAFARGE et du TEIL, fondée à SETE depuis une vingtaine d'années.

Sa production qui, avant la guerre, était évaluée en moyenne à 70.000 tonnes par an, a subi de grandes variations depuis 1939.

Ce n'est pas le manque de matières premières qui a affecté l'Usine de PAVIN LAFARGE car elles proviennent de ses environs immédiats, mais plutôt les exigences de l'Occupant qui ont déterminé ses dirigeants à réduire volontairement le niveau de la production, tombée à 46.000 tonnes en 1943 et à 5.400 l'année suivante, au cours de laquelle l'Usine fut totalement fermée durant quelques semaines pour supprimer les expéditions à destination de l'Allemagne.

Depuis la fin de la guerre, le tonnage de la production n'a cessé de croître et plus de 110.000 tonnes de ciment artificiel ont été fabriquées lors des deux dernières années.

*
* *
*

CHAPITRE III

LES HYDROCARBURES

SETE, cinquième port pétrolier de France, est devenu également un des centres les plus importants de raffinage d'hydrocarbures dans le Midi.

Deux usines sont établies depuis une quarantaine d'années, à quelques kilomètres du port: la RAFFINERIE du MIDI à BALARUC, sur la rive Nord du Bassin de Thau, et l'ancienne Compagnie Industrielle des Pétroles, aujourd'hui SOCONY VACUUM FRANCAISE, à FRONTIGNAN. Elles ont joué toutes deux, mais en deux temps différents, le rôle, tantôt de simple entrepôt, tantôt de véritable raffinerie.

L'usine de BALARUC a raffiné les pétroles bruts jusque vers 1920-1925; mais, depuis cette date, son rôle consiste seulement à servir d'entrepôt-relai; lorsque le chenal fut creusé dans l'Etang en 1933, un appontement pour pétroliers fut construit et l'entrepôt put désormais recevoir directement les caboteurs. La Raffinerie du Midi continua d'ailleurs à se moderniser, suivant en cela les transformations qui se firent jour dans le transport des hydrocarbures.

La guerre suspendit l'activité de l'Usine qui, elle aussi, souffrit du bombardement de 1944. Sitôt réparée en 1945, elle fut chargée de la distribution locale, puis reprit insensiblement son ancien rôle d'entrepôt-relai qu'elle assure toujours aujourd'hui.

A partir de 1930, la Compagnie Industrielle des Pétroles acquiert une "unité de distillation" et se met à traiter du pétrole brut importé d'Irak.

Devant le succès obtenu et le défaut de concurrence, l'usine, en 1934, construit un "cracking thermique" qui lui permettra de transformer les produits lourds en essences, les débouchés du gas-oil et du fuel étant alors d'un intérêt certain.

La Raffinerie recevait durant cette période annuellement et environ, 225.000 tonnes de pétrole brut et réexpédiait approximativement 40.000 tonnes de produits finis, pour une moitié de l'essence et pour l'autre moitié, et en parties égales, du pétrole et du gas-oil.

Les importations de brut cessèrent avec la guerre, et en 1940 il fut décidé, afin de maintenir un certain niveau de production à l'Usine de FRONTIGNAN, de dévier sur elle une partie du traitement des huiles de GRAVANCHON (usine du même groupe de raffineries) et la C.I.P. traita, durant quatre ans, des huiles de SCHISTES, en provenance d'AUTUN; les techniciens se heurtaient à de nombreuses difficultés car les produits étaient de mauvaise qualité.

Ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le signaler, l'usine fut entièrement détruite lors du bombardement de FRONTIGNAN et l'on ne se décida à la rebâtir qu'après maintes incertitudes.

Les travaux de déblaiement furent rapidement menés et l'activité reprise, dès le 5 avril 1945, par le traitement du stock d'huiles de SCHISTES qui avait échappé aux effets désastreux du bombardement; on obtenait ainsi la fabrication d'huiles de graissage qui étaient employées pour les moteurs automobiles ou les cylindres de machines à vapeur.

Durant l'année 1948, ce traitement des huiles cessa parce que la Raffinerie était en mesure de reprendre, sur une grande échelle, la réception de pétroles bruts et, dorénavant, l'usine se mit à produire de l'essence (25 % en volume) du pétrole (10 %) et du gas-oil (22 ou 23 %); le reste étant constitué par du fuel lourd.

Si l'on estime que 6 % de fuel ou de gas-oil sont consommés pour les besoins de l'usine et que dans le raffinage on perd 1 % par déchet ou évaporation, par rapport à la quantité de pétrole brut reçue, on s'aperçoit que, grâce aux techniques

employées, 93 % du brut importé peuvent être réexpédiés à l'état de produits raffinés.

Actuellement, ces pétroles bruts proviennent exclusivement de l'Irak ou de l'Arabie, et le pourcentage de perte est le même pour les deux qui sont parfois mélangés.

Du mois d'octobre 1948 au 15 mars 1949, on effectua le traitement du brut avec une seule "unité de distillation" à raison de 1.500m³ par jour d'abord, et de 1.900 ensuite.

Au 15 mars 1949, s'est ajoutée une deuxième "unité de distillation" dont la possibilité de traitement est la même. Depuis lors, la Raffinerie peut traiter 3.800 mètres cubes de pétrole brut par jour; mais elle n'utilise pas au maximum ses possibilités car les débouchés correspondants lui manquent et sa moyenne de traitement est de l'ordre de 2.850 mètres cubes de pétrole brut quotidiennement, ce qui équivaut à une sortie annuelle de 900.000 tonnes, alors que le programme optimum envisage, pour la même période, la possibilité de produire 1.500.000 tonnes.

Des travaux gigantesques ont été effectués pour arriver à pareil résultat; c'est ainsi que, non seulement, certaines modifications ont été réalisées sur le plan technique par l'édification de nouveaux instruments de raffinage, mais on a construit également le fameux sea-line par lequel arrive aujourd'hui la majeure part des réceptions des pétroles bruts, sans lequel l'usine ne serait ce qu'elle est, car il n'aurait pas été possible de recevoir des quantités aussi élevées de brut avec une telle rapidité.

Les pétroles arrivant par le sea-line sont stockés dans d'immenses bacs prévus à cette intention, à son extrémité.

D'autres bacs, de dimensions importantes, sont installés pour recevoir les produits finis, jusqu'à ce qu'ils soient pris par pompe et envoyés, soit à SETE à l'aide d'un pipeline pour y être exportés, soit dans des chalands qui chargent à FRONTIGNAN même ou bien des camions-citernes et des wagons à destination de l'arrière pays.

Avant la guerre, l'usine de FRONTIGNAN raffinait surtout du pétrole destiné à être consommé dans le Midi de la France, et c'était BORDEAUX qui exportait les produits raffinés.

Le remaniement effectué dans l'organisation interne de la C.I.P. devenue SOCONY VACUUM FRANCAISE, a correspondu à des transformations apportées au système des ventes de produits raffinés et, depuis quelques années, c'est BORDEAUX qui ravitaille le Midi, tandis que la plus grosse part de la production de FRONTIGNAN est destinée à l'exportation.

Nul contrôle douanier n'affecte les pétroles bruts entrés dans la raffinerie qui est une "usine exercée", c'est-à-dire une véritable zone franche où s'effectuent seulement des vérifications d'ordre statistique.

En 5 ans, la RAFFINERIE de FRONTIGNAN a donc réalisé ce prodige d'être passée de l'état de ruines à celui d'une des plus grandes usines de raffinage de pétroles du Midi qui, non seulement, oeuvre pour sa propre prospérité, mais encore contribue au nouvel essor du Port de SETE.

CHAPITRE IV

LES AUTRES ACTIVITES

L'étude de l'Economie sétoise ne serait pas complète si nous omettions les richesses naturelles que la mer procure par sa nature même à cette Ville: le poisson et le sel.

I. - LA PECHE.

1°) - Evolution générale - Composition de la flotille.

SETE est classé comme le premier port de pêche métropolitain de la Méditerranée; et pourtant, son rendement économique ne saurait se comparer à celui de certains ports de l'Atlantique car SETE devrait plutôt être désigné comme le plus grand marché de poissons sur la Côte Méditerranéenne.

En effet, ainsi que l'a écrit Mr. REISENTHÉL dans son étude de BOULOGNE, Port de Pêche: " le rendement commercial est représenté par le montant des ventes effectuées dans un port, alors même que le poisson vendu aurait été pêché par des bateaux armés dans d'autres ports, Par rendement économique, au contraire, il faut entendre la valeur des produits pêchés par les seuls bateaux armés dans un port, déduction faite de toutes les autres ventes qui pourraient y être effectuées, et il faut noter que la différence entre le rendement commercial et le rendement économique est parfois très considérable.

C'est le cas pour SETE; soit par manque de bateaux de pêche au cours de la guerre, soit par suite de la raréfaction actuelle du poisson sur le littoral sétois, les mareyeurs du Port de SETE sont, depuis plusieurs années, dans l'obligation d'importer du poisson pêché dans les petits ports environnants, et même du poisson pêché dans l'Océan Atlantique.

Tout de même, on doit remarquer que, comparé aux autres ports méditerranéens, SETE, port de pêche, occupe une place privilégiée provenant en grande partie du fait que - et cela depuis bien avant 1666, puisqu'à l'origine SETE était constitué par une bourgade de pêcheurs - il existe en dehors de la Méditerranée proprement dite, une véritable petite mer intérieure de l'autre côté de la colline, l'Etang de Thau, sur les rives duquel se presse une agglomération de pêcheurs au lieu dit "de la Bordigue", de race et de comportement totalement différents de ceux qui naviguent sur la mer elle-même.

A. - Pêche en mer.

La plus importante fut longtemps la pêche au chalut. En 1939, il existait une quarantaine de chalutiers qui étaient alors des bateaux d'une longueur de 14 à 15 mètres, munis d'un moteur "Diésel" de 90 CV, dont la construction revenait à ce moment-là, à 250.000 francs environ.

L'évolution de la technique a joué dans ce domaine comme dans bien d'autres, et depuis la Libération, les chalutiers ont une longueur plus importante, pour certains allant jusqu'à 18 mètres, équipés avec des moteurs de 120 à 150 CV; leur construction revient aujourd'hui de 5 à 8 millions de francs.

C'est pourquoi, si en 1939, les patrons de chalutiers gagnaient péniblement leur vie, à l'heure actuelle, une telle exploitation n'est même plus rentable.

Certes, les quelques chalutiers alors en action ont procuré, de 1944 à 1946, de grands bénéfices à leur propriétaire; mais ceci ne pouvait durer: en effet, la pêche ayant été totalement interrompue durant les deux dernières années de l'occupation, le poisson abondait près des côtes et se vendait à un prix très élevé par suite de la déficience du ravitaillement.

Mais aujourd'hui, la situation a évolué; les quelques rares poissons ramenés

ar les chalutiers sont de qualité médiocre; aussi, le matériel coûtant fort cher, les armateurs ont désarmé leurs chalutiers et seuls, les simples "patrons" maintiennent leur emploi, se trouvant dès lors, et de plus en plus, dans l'obligation de se livrer pendant la belle saison, à la pêche au thon.

D'ailleurs, le Comité Central des Pêches Maritimes, en accord avec le Ministère de la Marine Marchande, envisage, à l'heure actuelle, l'interdiction de la pêche au chalut pendant une partie de l'année, en vue de permettre le repeuplement des fonds.

En effet, par suite de l'absence de vedette garde-pêche - celle qui assurait la police de la pêche en mer ayant été détruite par les Allemands et n'étant pas encore remplacée - il n'est pas possible de surveiller les chalutiers qui pêchent dans la zone interdite, à moins de trois milles, et qui, ainsi, détruisent les petits poissons, les oeufs et les herbiers dans lesquels les poissons vont se cacher.

En outre, la zone de pêche des chalutiers est encombrée d'épaves de toutes sortes, et toute une zone a dû être interdite au chalut: c'est celle où les mines ont été coulées par les dragueurs.

Il a fallu pour les pêcheurs trouver une nouvelle forme de travail en la pêche au *filet dérivant*.

La qualification de "nouvelle" est d'ailleurs impropre, car depuis bien longtemps s'y livrent les Sétos à bord des "barques catalanes". Mais, devant les difficultés soulevées au cours de ces dernières années par le chalut, c'est maintenant la majorité des pêcheurs qui la pratique.

Une barque catalane, évaluée à 15.000 francs avant la guerre, coûte actuellement 600.000 francs et son moteur moyen de 20 CV vaut, s'il est actionné par l'essence, 500.000 francs, s'il est actionné par le gas-oil, 700.000 francs.

Les frais matériels sont donc bien moins élevés que ceux occasionnés par la pêche au chalut, et les thons, sardines et maquereaux rapportent des gains d'autant plus importants.

Peu après l'Armistice de 1945, les Pouvoirs Publics se sont préoccupés d'améliorer le rendement de la pêche dans certains quartiers, à PORT- VENDRES notamment, en autorisant les pêcheurs à pratiquer la pêche au *lamparo*, procédé qui consiste à cerner les bancs de poissons attirés par un foyer lumineux.

Les Sétos sont hostiles à ce procédé de pêche; mais depuis 1946, ils ont été autorisés à pratiquer la pêche au filet de dérive, à l'aide d'un foyer lumineux, la source lumineuse étant destinée à attirer le poisson vers le filet dans lequel il "se maille".

Ce procédé présente des avantages certains: un rendement supérieur, l'utilisation d'un matériel moins important et de moindres dégâts occasionnés par les arsouins, effrayés par le foyer lumineux.

Enfin, en 1947, à MARTIGUES, certains pêcheurs ont inauguré un nouveau procédé de pêche du thon, à l'aide de lignes montées en fil de nylon complètement invisible, de moulinets et de cannes; les apports de poissons ayant été particulièrement satisfaisants, des essais de ce genre vont être tentés à SETE.

- Pêche dans l'Etang de Thau.

Cette mer intérieure permet la pêche de poissons divers comme le loup, le rougou ou la daurade; toutefois, il faut avouer que l'Etang de Thau est moins poissonneux que certains étangs similaires de la Côte méditerranéenne, tel l'Etang de BERRE.

Le développement des espèces dans l'Etang de Thau serait grandement amélioré si l'on procédait à la réouverture du Grau de MARSEILLAN, ensablé depuis de nombreuses années.

Les Allemands avaient d'ailleurs entrepris ce travail à des fins militaires. Au reste, cette question intéresse également le développement de la faune coquillière et elle est encore aujourd'hui à l'ordre du jour.

La réouverture est réclamée, en particulier, par la localité de MARSEILLAN dans un but d'hygiène publique, car les eaux croupies à l'extrémité de l'Etang seraient à l'origine de nombreuses épidémies, ce qui expliquerait la forte mortalité à MARSEILLAN, où la proportion des décès est beaucoup plus grande qu'ailleurs ...

Jusqu'à présent, cette question rencontre une opposition systématique des Ponts et Chaussées, les Ingénieurs du Service Maritime estimant que la réouverture du Grau de MARSEILLAN détruirait l'effet de chasse produit par les courants qu'on ne saurait supprimer sans entraîner l'ensablement du Port de SETE.

Parmi les divers engins de pêche utilisés dans l'Etang, le "boulechau" - sorte de traîne à petites mailles interdit par la réglementation des pêches - a été autorisé au cours de la Guerre, en vue de faciliter l'approvisionnement en poisson des populations riveraines de l'Etang de Thau; l'usage de ce filet a certainement provoqué une diminution de la faune de l'Etang.

Pour les mêmes raisons, la pêche des coquillages a été pratiquée d'une façon intensive durant cette période et, non seulement, par les pêcheurs habituels de l'Etang, mais encore par les autres pêcheurs sétois qui, par suite des mesures prises par les Autorités allemandes, ne pouvaient se rendre librement en mer.

Les statistiques établissent combien les quantités pêchées diminuent.

Il est d'ailleurs à noter que la partie du Bassin de Thau, appelée Etang des Eaux Blanches, a été classée comme "zone insalubre" par un décret du 11 juillet 1941 (ainsi qu'une zone s'étendant approximativement sur un rayon de 500 mètres autour des agglomérations de BOUZIGUES, MEZE et MARSEILLAN); or, l'Etang des Eaux Blanches abonde particulièrement en clovisses qui, désormais, ne sont plus pêchées puisqu'insalubres.

Divers projets d'installation d'un parc de repaquage ou d'épuration des coquillages situé, soit à la Pointe du Barrou, soit à la Pointe de Monplaisir à BALARUC-les-BAINS, étaient à l'étude au cours de ces dernières années, mais ont dû être abandonnés, la principale raison de cet abandon étant la diminution même de ces coquillages.

L'organisation de ce parc n'aurait pas été viable, car il aurait fallu traiter de grosses quantités de coquillages pour ne les frapper que d'une taxe réduite.

Aussi, les pêcheurs de BOUZIGUES, de MEZE et de MARSEILLAN se livrent-ils de moins en moins à la pêche des coquillages peu rémunératrice, pour se livrer à l'exploitation de parcs et il y a lieu de penser que l'ostréiculture prendra de plus en plus de l'importance sur la pêche des coquillages dans le Bassin de Thau.

Il existe enfin un dernier mode de pêche dans l'Etang: c'est celle des oursins. L'oursin du Bassin de Thau vit sur les fonds sablonneux recouverts d'algues courtes, ce qui lui donne une saveur - paraît-il - toute particulière et fort prisée des consommateurs.

C'est une pêche qui se pratique au moyen d'une drague (filet en forme de poche monté sur une armature en fer demi-circulaire) qui est trainée sur les fonds; elle est d'un excellent rapport pour les petits propriétaires de nacelles ...

C. - La Flotille de pêche.

Elle a été particulièrement atteinte au cours des événements de 1944.

Les Allemands ont réquisitionné un grand nombre de chalutiers pour les transformer en patrouilleurs, dont quelques-uns ont été retrouvés par d'étranges coïncidences dans certains ports italiens; d'autres, ont été purement détruits.

Un nombre important de nacelles a été coulé à la suite des explosions allemandes du mois d'août.

En 1939, cette flotille était constituée par trente chalutiers à moteur, quelques paires de "bateaux-poeufs" de même tonnage, mais de puissance moindre, et une quarantaine de "barques catalanes".

Le tableau suivant évoque de façon très nette l'effort accompli par les services

de reconstruction de la Marine Marchande.

	Unités détruites		Propulsion mécanique, moteur force	Pêche pratiquée
	reconstruites 1949	à reconstruire		
Nombre de chalutiers appartenant au Port de SETE détruits au cours de la guerre...	29	2	de 100 à 150 CV	chalut: poissons divers
Barques catalanes	23	4	de 35 à 50 CV	thon, sardine maquereau
Barquettes dites "marseillaise"	10	5	de 20 à 25 CV	- id -

Il a été reçu et instruit 218 dossiers de sinistrés, tant pour les chalutiers que pour les barques, barquettes et nacelles et 100 dossiers pour perte de matériel de pêche à terre, par suite de sinistres ou rencontre d'épaves marines et de mines.

Dès 1945-1946, une quarantaine de chalutiers à moteur était mise en service, ainsi qu'un nombre semblable de barques catalanes, soit réparées, soit nouvellement construites, et la pêche reprenait ...

Actuellement, environ 50 embarcations pratiquent la pêche au poisson dans le Bassin de Thau.

2°) - Les apports de la Pêche.

A. - La Pêche en Mer. (SETE - MOLE).

Il est très difficile d'évaluer avec exactitude les quantités de poissons extraites de la mer car, si pendant de nombreuses années le système de la "criée" ouvrait la possibilité de pratiquer cette évaluation, sa suppression, depuis bientôt deux ans, entraîne la disparition du pesage obligatoire.

Depuis lors, le pêcheur déclare ... ce qu'il veut bien déclarer, ce qui n'est pas sans entraîner diverses anomalies dans le recouvrement des taxes imposées sur le montant des pêches.

Quoi qu'il en soit, quelques statistiques ont pu être établies qui indiquent des moyennes ...

Années	Quantités (en Kg)	Valeur représentée
1937	834.826	"
1938	931.361	"
1939	191.780	875.960 frs
1940	262.850	2.159.450 "
1941	1.289.010	17.216.620 "
1942	480.049	82.264.494 "
1943	109.088	1.391.996 "
1944	21.549	383.904 "
1945	378.575	12.387.104 "
1946	887.215	29.543.200 "
1947	922.350	45.453.250 "
1948	672.800	77.966.500 "

Les années 1939 et 1940 ont été marquées par la mobilisation des pêcheurs; mais, dès 1941, la pêche reprend avec intensité, le ravitaillement devenant de plus en plus défectueux et le marché noir du poisson particulièrement pratiqué.

L'occupation allemande de 1942 à 1944, par les réquisitions, les destructions ou les simples interdictions de toutes sortes, va faire tomber ces quantités

dans d'importantes proportions.

C'est à partir de 1945, et jusqu'aux dernières campagnes, que les résultats des années de disette se sont fait ressentir, les fonds sont surpeuplés et le poisson abonde; la flotille se reconstitue et les apports de la pêche vont croissant ... jusqu'en 1948 où commence à s'annoncer un ralentissement, accru en 1949, conséquence de la raréfaction du poisson.

La plupart des chalutiers sont désarmés, et si les barques catalanes continuent à aller en mer - bien qu'elles ne comportent pas des frais matériels aussi importants - elles risquent à leur tour de ne plus être rentables, au cas où cette pénurie de poisson s'accroîtrait.

B. - Pêche dans le Bassin de Thau (BORDIGUE).

Un maximum est enregistré en 1944: il provient du fait que, aux pêcheurs de l'Etang se sont joints alors ceux de SETE-MOLE, ainsi qu'il l'a été déjà dit.

ANNEES	POISSONS		COQUILLAGES
	Quantités (en Kg)	Valeur (en Frs)	Quantités (en Kg)
1939	200.500	2.100.600,-	200.000
1940	200.000	2.120.000,-	160.000
1941	200.400	2.816.600,-	300.000
1942	115.850	2.010.400,-	350.000
1943	45.670	603.700,-	350.000
1944	526.000	1.476.000,-	300.000
1945	50.900	2.470.000,-	355.000
1946	168.200	5.475.000,-	290.000
1947	104.000	7.339.700,-	250.000
1948	75.000	12.630.000,-	260.000

L'année suivante, les fonds dépeuplés ne procurent pas d'aussi amples profits, en dépit du gonflement apparent de la valeur du poisson, dû à l'inflation qui s'est développée au lendemain de la Libération.

En 1946 et en 1947, la situation a l'air de s'améliorer, mais pas pour longtemps, car déjà au cours de l'année suivante, les apports de poisson diminuent, ainsi que ceux de coquillages, quoique dans une moindre proportion.

C. - Importations de l'Océan.

SETE, port de pêche avons-nous dit au début de ce Chapitre - a un rendement commercial particulièrement important. C'est un grand marché de poisson, où les mareyeurs centralisent la marchandise de provenance diverse, en vue de sa réexportation sur l'ensemble de la côte ou à l'intérieur des terres.

En effet, les apports de SETE sont sérieusement concurrencés par ceux des petits ports des environs et surtout par les importations du poisson de l'Océan Atlantique.

La période qui précéda la guerre n'a pas trop connu ce genre de trafic; mais les difficultés du ravitaillement en son cours et dans les années qui suivirent l'Armistice conduisirent les mareyeurs, malgré des pêches alors abondantes en Méditerranée, à acheter et revendre du poisson de l'Océan, de seconde qualité et de prix inférieur à celui du poisson de nos régions.

Cette pratique, d'origine individuelle, ne tarda pas, à l'époque du dirigisme des services du Ravitaillement, à être organisée sur un plan collectif.

Le Service du poisson, organisme du Ministère du Ravitaillement, autorisait le 15 décembre 1945 par l'intermédiaire du Syndicat Départemental des Colporteurs et Marchands de Poissons de l'Hérault, la distribution de 40 tonnes de poisson de l'Océan (3^e catégorie).

Cette attribution, qui devait rapidement être réduite à 20 tonnes, était fournie

par les ports d'ARCACHON et de LA ROCHELLE.

Ce Syndicat avait pour rôle exclusif d'assurer, sous le contrôle des agents du Ravitaillement Général, la répartition du poisson en provenance de l'Océan et spécialement destiné aux Communes rurales du Département. Ce Syndicat n'était nullement un organisme à caractère commercial, mais un organisme purement réparateur, ne réalisant aucun bénéfice; il disparut très vite et le 23 juillet 1946 était constitué un nouveau Syndicat Départemental.

De façon progressive d'ailleurs, certaines quantités de poisson de l'Océan étaient mises à la vente sur le marché local. La liberté fut rendue au commerce du poisson en mars 1948 et depuis lors, cette liberté coïncidant avec le début de la crise dans les apports de la pêche locale, les mareyeurs suppléent à cet état de choses, par des transactions individuelles: le poisson de l'Océan est aujourd'hui vendu en grande quantité sur la place de SETE, bien qu'il s'agisse de poisson inférieur, parce que ses prix sont plus abordables et aussi parce que le champ de la concurrence est libre, tant sont faibles les apports locaux.

3°) - Les Pêcheurs.

Comme il existe deux lieux de pêche, deux modes de pêche, il existe deux groupes de pêcheurs, de race différente et de moeurs différentes.

A LA BORDIGUE, vivent dans un véritable petit village indépendant, séparé du reste de la Ville, à la fois par la voie ferrée et le canal de SETE, les pêcheurs de l'Etang, au recensement de 1944 au nombre de 300.

Pour les 2/3 d'origine française, le vieux fond sétois domine mêlé à quelques apports d'origine italienne ou espagnole. Les générations vivent et se reproduisent là, dans de petites maisons, bien souvent vétustes mais individuelles, dans une bourgade où tout le monde se connaît ou est même un peu parent.

Tout dissemblables sont les pêcheurs de SETE-MOLE, pour la plupart italiens, naturalisés français qui ont conservé l'idiome ancestral en dépit de la nouvelle nationalité requise pour avoir la possibilité de faire partie des inscrits maritimes, ainsi qu'un certain mysticisme concrétisé dans l'abondance des "ex-votos" accrochés aux murs de la petite Chapelle dédiée à Notre-Dame de La Salette, tout en haut du Mont St-Clair.

Groupés eux aussi dans une certaine partie de la Ville, ils habitent le Quartier Haut, autour de l'Eglise décennale St-Louis, ou bien le Quartier de la Consigne, tout près du Môle, sur lequel sèchent au soleil leurs filets, privilège antique de la Communauté.

Mais, pour si opposées que soient leurs coutumes, les vicissitudes de leur métier ne sont pas sans atteindre les pêcheurs du Môle et ceux de la Bordigue simultanément.

Avant la guerre, les conditions de vie matérielle des pêcheurs s'établissaient en raison de la régularité des apports et de la stabilisation des prix, et elles étaient probablement meilleures qu'actuellement, car le prix de revient du matériel était alors proportionné à la valeur du poisson.

Ainsi:

Prix du Poisson en 1939

Thon 15 frs le Kg
Sardine 9 frs le "
Maquereau ... 10 frs le "

Prix du Matériel en 1939

10 frs le Kg de fil
700 " la bande
60 " le veradier

Actuellement, les rapports sont changés et les proportions telles que la pêche si les apports demeurent aussi faibles - ne sera bientôt plus rentable.

Prix du poisson en 1948

Thon :..... 220 frs le Kg
Sardine :... 100 frs le Kg
Maquereau . 150 frs le Kg

Prix du Matériel en 1948

850 frs le Kg de fil
40.000 frs la bande
2.800 frs le veradier

Donc, alors que le kilog de thon en 1948 vaut: 14,6 fois plus cher qu'en 1939, le kilog de sardines, 11,1 fois et le kilog de maquereaux, 15 fois, le kilog de fil en 1948 vaut 85 fois plus qu'en 1939; la bande, 57,1 fois et le veradier 46,6 fois plus.

Les pêcheurs ont pourtant connu, pendant quelques années, la prospérité, au temps des fonds surpeuplés et de la déficience du ravitaillement. Le marché noir du poisson a sévi de 1945 à 1947, de façon telle que bien des gains se sont amoncelés.

Mais, cela n'a eu qu'un temps et aujourd'hui la corporation des pêcheurs se voit acculée à un sombre avenir où le dépeuplement des fonds s'allie à la hausse ininterrompue du matériel.

4°) :- La Conchyliculture dans le Bassin de Thau.

SETE, marché important de poisson qui pourtant ne provient pas toujours de ses eaux, est également un centre réputé dans le commerce des huîtres et des moules qui cependant ne proviennent pas de parcs proprement sétois.

Toutefois, cette question nous intéresse tout de même, car la conchyliculture connaît un grand développement dans le Bassin de Thau, dont l'économie est profondément liée à celle de notre Ville.

Il existait avant la guerre, 28 établissements produisant 500 tonnes de moules et 150 tonnes d'huîtres. Ce sont des gains appréciables que les détenteurs de parcs ont réalisés durant l'Occupation, grâce à la disette qui, d'une part leur a permis d'écouler leur production avec une facilité surprenante et, d'autre part, de façon plus générale, a fait "connaître" aux consommateurs la qualité de l'huître de l'Etang de Thau, dont le développement est beaucoup plus rapide que celle de l'Océan (1 an à 18 mois d'élevage en moyenne pour 3 ans dans l'Océan).

En revanche, il faut compter que les frais de cet élevage rapide sont plus coûteux car les procédés diffèrent.

Cependant, ces entreprises doivent être particulièrement rentables car le nombre de parcs était au 1er septembre 1944, de 58; il est passé au 1er septembre 1948, à 202, et un an plus tard, à 269. Une cinquantaine de demandes de concessions d'établissement sont en cours d'instruction; ces quelques chiffres permettent d'apprécier l'évolution rapide de la conchyliculture dans nos régions.

La superficie des établissements de pêche en voie d'exploitation, s'élevait au 31 décembre 1948 à 81 ha.33 a. et la production de cette même année a été environ de 1.000 tonnes de moules et 750 tonnes d'huîtres.

Les transformations dans les ordres de grandeur de la production ont entraîné des modifications dans le système de production.

Avant 1939, les parcs étaient beaucoup plus grands qu'actuellement, puisqu'ils couvraient au minimum 50 ares, certains même dépassant 100 ares. Aujourd'hui, l'élevage se fait dans des concessions de 10 à 15 ares en moyenne. D'ailleurs, autrefois, c'était de grands capitalistes qui étaient généralement concessionnaires alors qu'actuellement de nombreuses concessions sont attribuées à de simples patrons pêcheurs.

Cette culture de l'huître a, du reste, tendance à se développer au détriment de celle des moules, en raison des difficultés qu'ont les producteurs à se procurer les petits coquillages nécessaires.

Enfin, depuis 1948, on constate que de nombreux parqueurs se sont lancés dans l'élevage de l'huître portugaise, alors qu'auparavant était seule cultivée l'huître plate.

Il semble que là, se trouve l'avenir de l'ostréiculture dans le Bassin de Thau, car la Portugaise est bien plus résistante que l'huître plate.

De toutes façons, cet avenir a l'air brillant puisque, malgré la crise qui sévit, la conchyliculture dans le Bassin de Thau va se développant au cours des années qui se suivent.

II. - LES SALINES SETOISES.

Le touriste qui vient de BEZIERS et d'AGDE, en empruntant cette route rectiligne qui longe la mer sur de nombreux kilomètres pour aboutir, par un véritable effet de mirage, dans le dauphin accroupi à son extrémité que paraît être la Colonne de SETE, n'est pas sans être étonné par ces nombreuses petites montagnes blanches, dressées sur sa gauche, au milieu d'un paysage uniformément plat, seulement peuplé de quelques maigres plants de vigne et d'ajoncs.

De près, ces montagnes ne semblent plus être ce que son esprit pouvait comparer aux pains de sucre chers à l'enfance de nos aïeux, mais bien plutôt à des monceaux de sel extraits des marais salants que l'on découvre alors à quelques dizaines de mètres à l'intérieur de la lagune, entre la Mer et l'Etang.

Les exploitations sétôises comprennent les SALINES de VILLEROY et du QUINZIEME.

VILLEROY, avec ses 173 ha. 16 a. de superficie totale (dont 158 ha. 76 a. pour les parcellements avec des tables salantes de 14 ha. 40 a.) est le plus important; le "QUINZIEME" représente une superficie bien moindre (92 ha. 95 a.) avec des tables salantes moins étendues (8 ha. 41 a.), ce qui donne au total, pour les deux exploitations, une superficie de plus de 280 ha., alors que les marais salants de VILLENEUVE et de FRONTIGNAN ne recouvrent, respectivement, que 100 ha. 72 a. et 109 ha. 11 a.

Pourvues des installations les plus modernes, ces salines produisent des récoltes abondantes au cours des années de grande chaleur et de vent, ce qui facilite l'évaporation. Aussi, ne peut-on jamais présumer ce que sera telle récolte; c'est le cas, par exemple,, pour celle de 1932 qui fut nulle.

Les années que nous venons de vivre ont d'ailleurs été particulièrement favorables à ce genre d'exploitation car la période de sécheresse intensive a déterminé, dans tous les salins, une augmentation de production remarquable par rapport aux périodes humides.

Années	VILLEROY	QUINZIEME
1938	10.132 tonnes	5.200 tonnes
1939	6.973 "	3.896 "
1940	5.800 "	3.805 "
1941	5.434 "	3.283 "
1942	7.355 "	5.253 "
1943	10.590 "	5.803 "
1944	6.298 "	5.508 "
1945	5.946 "	5.503 "
1946	6.365 "	4.935 "
1947	7.270 "	3.945 "
1948	5.300 "	4.947 "

Il serait intéressant de connaître les marchés auxquels ce sel est destiné. Cela est impossible pour le cas particulier de l'exploitation sétôise dont la production :- par suite de son appartenance à la Compagnie des SALINS DU MIDI, dont le siège est à MONTPELLIER, elle-même affiliée quant à son service des ventes à d'autres sociétés de même nature :- est centralisée dans la comptabilité et procure à cette Compagnie des bénéfices qui se "fondent" avec ceux des autres exploitations.

Néanmoins, on peut penser que cette activité de la Ville de SETE n'est point à négliger car, de toute façon, elle représente une source de rapports dans l'économie régionale et permet l'utilisation d'un personnel important; - en particulier au moment des récoltes - recruté dans la population sétoise qui, en cette période de crise, n'a pas toutes facilités pour se procurer une source de vie.

*
* *
*

CONCLUSION

Le Port de SETE, à la croisée des chemins, subit la crise générale dont il faut essayer de déterminer les causes et de préciser les effets immédiats pour percevoir les possibilités de redressement.

Cette situation pourrait sembler paradoxale puisque, subissant les contre-coups de ce dérèglement des circonstances économiques, le port se trouve cependant lassé septième parmi les grands ports français. La raison d'importation massive des hydrocarbures à l'état brut dont les énormes quantités entrées par SETE sur notre territoire, se justifie par de multiples besoins dont certains d'un ordre spécial.

Au lendemain de deux conflagrations mondiales, il n'y a rien d'étonnant à constater l'éclatement des circuits traditionnels de la circulation des richesses. Pour retrouver un certain équilibre, de longs efforts seront nécessaires qui, espérons-le, aboutiront à normaliser les échanges et à envisager de front le redoutable problème du chômage dont le développement s'accroît au fur et à mesure de la mécanisation des manipulations et des transformations de la guerre.

Cette question est si angoissante qu'il ne nous est pas indifférent, pour le Port de SETE plus particulièrement, d'examiner la situation créée par la pratique du transport des vins en vrac par bateaux-citernes.

1.- LE DEVELOPPEMENT DE LA RATIONALISATION ET SES CONSEQUENCES.(1)

Le machinisme et la concentration d'exploitation des entreprises ont fait naître et accroissent le chômage technologique.

Il suffit de quelques chiffres actuels pour démontrer l'ampleur du mal sur le plan de l'utilisation de la main-d'oeuvre.

Le Port de SETE, comme les autres, reçoit depuis surtout 1945, les vins d'importation en vrac par bateaux-citernes et containers.

Le personnel d'une maison de commerce d'importation réceptionnant 6.000 hectolitres de vin, est réduit au minimum avec 9 hommes travaillant 3 heures qui, pour un total de 30 heures, débarquent la totalité d'un bateau-citerne de cette contenance.

Avant, tant pour le débarquement que pour la manipulation à quai, le chargement correspondant à un millier de demi-muids, justifiait deux équipes de dockers de 18 hommes chacune (appelées *main*), occupées pendant 8 heures, donnant 88 heures de travail et, plus particulièrement chargées de la manipulation à quai, deux équipes de trois hommes chacune travaillaient pendant deux jours, ce qui équivalait à 12 hommes occupés pendant 8 heures, soit 96 heures de travail.

Un camion, occupant trois hommes, transportait par jour 160 fûts environ; il en fallait six pour véhiculer le vin en question, nécessitant l'emploi de 18 hommes pendant 8 heures, soit 144 heures de travail; les contrats syndicaux exigeant que les futailles soient déposées à l'entrée du magasin, il fallait également pour procéder à leur transport à l'intérieur, six équipes de trois hommes pendant 8 heures, soit 144 heures de travail, et pour vider ce vin dans les cuves, trois hommes soit 24 heures de travail.

Le déchargement d'un millier de demi-muids procurait donc jadis le bénéfice de 696 heures de travail aux ouvriers du port, alors qu'aujourd'hui l'arrivée à SETE d'un tanker contenant dans ses flancs 6.000 hectolitres de vin en vrac, leur procure le bénéfice de 30 heures seulement.

Si l'on considère de plus qu'il existait une moyenne de 5 % d'avaries, et

1) Nous nous sommes inspirée d'un rapport établi en 1935 par M. SIMIAN, alors Vice-Président de la Chambre de Commerce d'Alger.

que les réparations ou renouvellement de demi-muids nécessitaient le travail de 10 tonneliers pendant 5 jours, soit 400 heures, il est évident que l'usage des bateaux-citernes accule trop d'hommes à la misère.

Et pourtant, les avantages que présente le bateau-citerne sur l'utilisation de la futaille sont non moins évidents: facilitant la manipulation par simplification, la durée d'un déchargement est réduite avec l'économie massive de main-d'oeuvre.

Mais, si on a discuté aussi âprement sur l'opportunité de cette forme de progrès, c'est qu'il est possible qu'elle ne soit que démonstration sans portée sociale réelle et génératrice de ce fait, de gaspillage et de désordre.

Tout d'abord, on doit noter qu'aujourd'hui toute suppression de main-d'oeuvre aboutit à rejeter sur la communauté, la charge de faire vivre de nouveaux chômeurs et aussi, un élément du prix de revient s'incorporant à la circulation des richesses, se transforme en dépenses publiques improductives.

Les bénéficiaires des allocations de chômage, d'ouvriers vivant dignement de leur travail, se trouvent devenir de simples assistés.

Il est indiscutable qu'on ne saurait nier les améliorations sociales dues au cours des âges à la substitution de la force mécanique au travail manuel. Mais, la machine doit se conformer aux besoins réels et ne pas constituer une fin en soi; or, l'épreuve des limites dans lesquelles les applications mécaniques sont conformes à l'intérêt social, réside dans la nature bienfaisante ou néfaste de leurs répercussions sur ce dernier.

Pendant longtemps, le pouvoir de consommation des sociétés a dépassé leur capacité de production et cette marge, en permettant à l'initiative de l'heure de s'exercer amplement, ouvrait de nouveaux champs d'activité capables de résorber le chômage créé par la machine dans l'ancienne branche de production affectée par elle.

Mais, il est arrivé un moment: - et, ce depuis une vingtaine d'années: - où l'équilibre s'est trouvé rompu; on a connu la surproduction et le chômage technologique n'a plus été résorbé.

C'est pourquoi, l'économie de main-d'oeuvre réalisée par l'usage du bateau-citerne est surtout de nature à grever encore davantage le budget de l'Etat, déjà suffisamment atteint par les diverses charges sociales.

Le deuxième argument des tenants du bateau-citerne réside en l'économie de temps, réalisée grâce à ce mode de transport. Or, l'accélération en matière de transport des vins, est absolument inutile parce que chaque récolte a toute une année, au moins, pour passer dans la consommation.

Le transport accéléré d'une denrée par sa tendance à mettre constamment à la portée de l'acheteur un stock disponible, produit les mêmes effets que son abondance: la mévente.

Il peut être salulaire tant que la denrée n'est pas abondante, et l'exemple le plus frappant en est celui de la campagne du G.N.A.B. en 1946; mais, il est générateur de crises, dès qu'elle le devient ou côtoie seulement la limite de surproduction.

D'autre part, la rapidité excessive des transports décourage l'esprit de prévision qui est à la base du stockage.

Les achats à terme auront tendance à disparaître et avec eux, leur effet stabilisateur sur les prix. Comparées à ces inconvénients majeurs, que pèsent les insignifiantes réductions de frais de transport attribuables au bateau-citerne? Elles ne sont certainement pas suffisamment élevées pour réfléchir d'une façon sensible dans les prix de vente au détail, et d'ailleurs, même si elles étaient un jour réelles, elles ne compenseraient pas les charges qu'il inflige à la communauté du fait du chômage.

Il est enfin un dernier inconvénient créé par le bateau-citerne: c'est la

tendance qu'il fera naître à la production des vins d'une qualité "standardisée" selon les régions car, des vins soumis à un traitement commun doivent s'adapter à un type commun, et l'existence d'une marchandise uniforme pèsera encore plus lourdement sur le côté de l'offre, lors de l'application de la loi de l'offre et de la demande.

La standardisation risque, d'ici quelques années, d'orienter la production vers une sorte de force collective par région: coopératives ou vineries à forme de trusts capitalistes.

Les entreprises individuelles ou à capitaux limités, sur lesquelles repose par exemple actuellement le commerce des vins algériens, feront place à de vastes organismes capables de contrôler la production entière d'une région.

Il y a dans tous ces inconvénients un aspect peu attirant des effets de la généralisation des bateaux-citernes; ils ont été admis, voici quinze ans, mais le problème n'a été que reporté en des temps ultérieurs; les circonstances nées de la guerre ont engendré le besoin d'une plus grande rapidité du transport des vins, on ne va pas contre le progrès.

Il faut maintenant s'incliner devant le fait accompli: c'est un fait dont la portée s'avère actuellement désastreuse sur le plan social et risque d'avoir de fâcheuses répercussions sur le plan économique; mais le bateau-citerne est entré dans les mœurs, il y demeurera ...

On doit savoir se résigner à l'inévitable et bien loin de se perdre en d'inutiles palabres, tirer le maximum des possibilités qui nous sont offertes.

De grands travaux ont été effectués au cours de ces dernières années, et il en est d'autres prévus pour les prochaines, car l'on espère orienter le trafic de SETE vers de nouvelles fins ou, tout au moins, développer certains éléments de cette activité, aujourd'hui réputés secondaires.

C'est ce qui semble se refléter dans l'esprit du négoce sétois et c'est également l'opinion de l'actif Président de la Chambre de Commerce, M. ORSETTI, qui préside à ses destinées depuis 1944.

M. ORSETTI, en effet, avec son amabilité coutumière et une précision parfaite, nous a "situé" la crise actuelle dans l'histoire du Port dont il nous a retracé rapidement les points marquants.

Depuis sa création, le port, considéré à l'origine uniquement comme devant servir à abriter une escadre, a eu sa structure orientée de la Mer vers le Bassin de Thau, et le premier travail de ses fondateurs fut d'élever le Môle Saint-Louis.

Au cours des étapes successives de leur évolution, la Ville et le Port se sont développés, intimement liés; aussi, lorsque la dernière guerre survenant a amené le tirant d'eau des navires à 8 m. 50, se posa le dilemme suivant: ou pratiquer une ouverture dans la mer pour recevoir ces nouvelles unités, ou bien adapter la profondeur du port à leur tirant d'eau. C'est cette dernière solution qui prévalut, et il fut approfondi à la côte - 9,00. -

Mais, on se heurta alors à un nouveau problème car il fallait loger ces bateaux: on décida tout d'abord d'aménager le Môle MASSELIN, dont la face Est serait affectée au déchargement des produits pétroliers, et la face Ouest à l'allègement des divers bateaux; puis, on établit les projets concernant le futur Bassin de la Méditerranée, dont on espère voir l'achèvement en 1952; un troisième projet enfin, actuellement à l'étude, d'un silo à grains, attire l'attention de Mr. ORSETTI, car ce n'est qu'en facilitant une nouvelle orientation du trafic qu'on surmontera la crise actuelle.

L'année 1949 a été marquée par un accroissement de tonnage dû en partie au fait, qu'aujourd'hui, grâce à ces divers aménagements, les bateaux ne sont plus "écrémés" à ST-LOUIS DU RHONE ou à MARSEILLE, mais qui, constitué par du vin en vrac et d'hydrocarbures, n'est pas générateur de travail humain, et il faut réagir contre la diminution apparue dans les autres postes qui, eux, sont générateurs de travail humain.

Le Port de SETE est devenu "majeur".

Cette formule chère à N. ORSETTI, lui est applicable aujourd'hui où tout ce qui a été fait de 1800 à 1938 est heureusement complété par un accès direct du port dans la mer.

Il était mineur depuis toujours et, depuis la fin de la guerre, il a enfin atteint sa majorité; mais, nous devons compléter l'aménagement de ses installations portuaires par un armement local proportionné au nombre de navires le fréquentant et en faisant respecter son hinterland géographique; "un port est un moyen d'éclatement dans les deux sens" et SETE devrait desservir les vingt départements qui le composent.

Il y réussira un jour car, déjà, les transports et les éclats irrationnels sont une exception et non plus la règle. A ce moment-là, l'ampleur du trafic dépassera les possibilités des installations actuelles ou prévues, et l'on devra envisager un choix parmi les gigantesques projets qui ont été, jusqu'à ce jour, simplement élaborés, dont la réalisation peut provoquer à son tour l'apparition de nouveaux courants économiques.

MARSEILLE a atteint son développement optimum; si la nécessité se fait ressentir pour la France d'un plus grand débouché portuaire, SETE, deuxième port sur la Méditerranée, sera certainement celui qu'elle choisira.

II. - LES ESPOIRS (1).

1°) - Port en Mer ou Bassin de Thau ?

Le plan d'eau aujourd'hui restreint du Port de SETE se prête à de très importants développements, soit par la création d'un port extérieur amorcé par le creusement à la côte - 9 du Bassin aux Pétroles, soit par l'aménagement en port intérieur du Bassin de Thau.

La création du port extérieur a fait l'objet d'un grand nombre de projets.

En effet, l'idée d'un tel aménagement remonte à une époque déjà ancienne, puisqu'une loi du 14 juin 1878 avait autorisé la construction, à l'Est de la Jetée de FRONTIGNAN, d'un grand bassin qui aurait pris le nom de "Bassin de Franqueville" et en 1880, un projet "Régy" répondant aux mêmes aspirations, avait été déclaré d'utilité publique. Ce furent des considérations d'ordre financier qui ne permirent pas de poursuivre son exécution.

Au lendemain de la Libération, la Chambre de Commerce reprit l'étude du projet d'extension du port dans la mer; un Ingénieur des Services des Ponts et Chaussées établit une maquette dont les possibilités pratiques qu'elle suggère sont évidentes, mais dont la réalisation n'interviendra pas d'ici bien longtemps, tant elle serait vraisemblablement onéreuse ... C'est alors que la Chambre de Commerce s'est efforcée d'accorder de nouvelles facilités au trafic en adaptant le port aux conditions nouvelles de la navigation.

L'autre forme d'extension a, elle aussi, ses tenants et son exécution, de prime abord, semble plus réalisable: c'est celle qui consisterait en l'aménagement du Bassin de Thau en port intérieur.

Lorsque le développement des usines riveraines a nécessité le creusement d'un chenal permettant aux navires d'accéder directement dans la partie orientale du bassin, les travaux déclarés d'utilité publique par le décret du 2 mai 1916 ont commencé en 1924 et ont été achevés en 1933.

Le bassin d'évolution et le chenal dans l'Etang étaient approfondis sans difficulté jusqu'à 8 mètres; puis on a remplacé les anciens ponts tournants se trouvant sur la trajectoire des navires, par des ponts basculants afin de donner aux passes un minimum de 30 m. de large et d'économiser le temps lors de leur manipulation (2).

(1) Certains éléments nous ont été procurés par un rapport demeuré volontairement anonyme.

(2) ROBERT - Bulletin de la Société Langudocienne de Géographie 1930.

Le chenal et la largeur des passes ne correspondent plus aujourd'hui aux dimensions des navires et, si l'on veut utiliser à nouveau le Bassin de Thau comme une annexe du Port de SETE, il faudra procéder à de nouveaux aménagements.

Ils se groupent en trois séries car ils affecteront à la fois: le plan d'eau, le plan de terre et les accès à ce port intérieur; mais il serait opportun de ne pas étendre les installations portuaires au-delà de l'Etang des Eaux Blanches, afin de ne pas polluer les eaux dans le voisinage des parcs à coquillages, et de ne pas léser les intérêts des pêcheurs de BOUZIGUES. L'Etang de Thau proprement dit ne servirait qu'au passage éventuel des navires.

Les installations portuaires des Eaux Blanches pourraient être installées dans les régions avoisinant BALARUC et les appontements construits selon la direction des vents les plus fréquents et les plus violents (Nord-Sud).

Une cité industrielle, avec de nombreux magasins et hangars, pourrait s'élever sur des terrains gagnés sur l'Etang, dans sa partie Est, par le comblement des marais insalubres situés entre SETE et LA PEYRADE, ce qui ne peut que contribuer à l'assainissement de la Ville et de ses abords immédiats.

La troisième partie de ces aménagements est la plus délicate à concevoir; le problème des accès au Bassin de Thau a représenté le point crucial des précédentes réalisations, car cet accès se fait uniquement par un canal présentant deux coudes à angle droit.

Il faudra donc rectifier le canal maritime en construisant un nouveau tronçon permettant une liaison directe de l'avant-port et du Nouveau Bassin avec l'Etang des Eaux Blanches. Mais, un canal ainsi rectiligne sectionnerait les voies ferrées; aussi, devra-t-on envisager leur déplacement. SETE devenant une gare avec point de rebroussement, tout comme MARSEILLE; et la voie principale qui part de SETE vers TOULOUSE longerait la côte nord de l'Etang de Thau par BALARUC, BOUZIGUES, MEZE et MARSEILLAN, actuellement si mal desservis.

Ce projet de port intérieur est séduisant, mais comporte un grave inconvénient: c'est le risque, au cas de déclenchement de nouvelles hostilités, d'en avoir l'accès bloqué. C'est pourquoi, ses promoteurs envisagent la réalisation d'un deuxième accès qu'ils situeraient au GRAU du XV^e, dans la partie ouest du Bassin de Thau; on prolongerait ce canal par un chenal dragué dans le Bassin et par un avant-port qui, à l'aide de jetées, le mettrait à l'abri de l'ensablement.

Mais, tout ceci n'est que paroles ou écrits, et en dépit du souhait que nous pouvons formuler, de contempler un jour son exécution matérielle, la crainte de ne jamais en jouir est légitime parce qu'elle nécessiterait l'avance de moyens financiers trop considérables.

C'est le projet d'un port intérieur qui semble avoir tout de même le plus de chances d'être un jour réalisé, car sa structure reposerait sur des bases déjà établies, alors qu'on édifierait l'autre sur des bases entièrement nouvelles.

Si l'on réussit un jour à établir l'un des deux, SETE, port français le plus rapproché d'ORAN, sera probablement admis comme point d'aboutissement du "MEDITERRANEE-NIGER".

2°). - Le "MEDITERRANEE-NIGER" et le CANAL DES DEUX MERS.

Le "Méditerranée-Niger" a été très discuté: sa construction, commencée à la veille de la guerre, fut arrêtée dès le début des hostilités, puis reprise sous les auspices du Gouvernement de VICHY pour être à nouveau et rapidement suspendue; et pourtant, sa nécessité ne fait aucun doute. La voie maritime Atlantique-Méditerranée est très lente et précaire au cas d'un conflit toujours éventuel.

D'autre part, le "Méditerranée-Niger" permettrait la mise en valeur des régions avoisinant le Sahara; complété par deux transversales COLOMB-BECHARD AGADIR et DAKAR-FORT LAMY, il deviendrait la grande voie destinée à alimenter l'Afrique du Nord et la Métropole.

Son tracé est reconnu puisque d'importants tronçons sont déjà réalisés et le Port d'ORAN constitue son aboutissement normal sur la côte africaine.

La baie de PORT-VENDRÈS ne se prête à aucun agrandissement possible et le port de MARSEILLE est trop encombré pour qu'on puisse projeter un nouveau développement de son activité; SETE, au contraire, est susceptible d'étendre ses installations; d'ailleurs, la distance SETE-ORAN est plus courte que la distance ORAN-MARSEILLE.

Le "Méditerranée-Niger" achevé, déverserait dans notre Port, via ORAN, les produits de l'A.O.F., de l'A.E.F. et des confins sahariens, acheminés à l'intérieur du pays, par la route, la voie ferrée et la navigation fluviale.

Mais là, se poserait encore un problème à solutionner car la voie fluviale, bien que très lente est la plus économique, et il serait utile de "rajeunir" le Canal du Midi en le mettant en état d'accueillir, comme la plupart de nos autres canaux, des péniches de 600 tonnes, alors que ses dimensions actuelles lui interdisent l'accès de péniches supérieures à 400 tonnes.

Or, un avant-projet a été établi en 1948 à la suite duquel des conférences furent organisées réunissant les autorités consulaires des localités intéressées à son futur accomplissement: c'est celui qui prévoit l'aménagement du CANAL des DEUX MERS (1).

Il consisterait en une voie d'eau à grand rendement qui comprendrait le chenal maritime d'accès à BORDEAUX, un canal maritime et un débouché vers MARSEILLE en Méditerranée.

Ce travail d'envergure s'accompagnerait d'une modernisation des voies ferrées longitudinales et de la création d'un auto-route de desserte proche du canal... en regroupant ou reconstituant les traverses ferroviaires ou routières, de manière à maintenir au moins les conditions actuelles de circulation transversale dans toute la région.

Le plan d'ensemble de ces réalisations est encore en gestation. Mais, cette idée de creuser un véritable bras de mer, de l'Océan à la Méditerranée n'est pas nouvelle, et déjà, en 1933, on avait établi des caractéristiques maximales à adopter dans les travaux alors prévus: on admettait ainsi un tirant d'eau dans le canal de 13 mètres, une largeur au plafond de 90 m. et au plan d'eau de 124 en moyenne, mais variable selon les talus.

Ce programme était ambitieux et l'on ne conçoit pas des dimensions pareilles dans l'avant-projet actuel; pourtant, au mois de mai 1948, le montant total des travaux était évalué à 283 milliards de francs. Cette somme ne fera que croître avec les années et il est probable que l'état de nos finances ne permettra pas l'exécution du Canal des Deux Mers.

De grandes discussions se sont élevées d'ailleurs au sujet de son point d'aboutissement en Méditerranée, et l'on a décidé qu'en principe il serait établi aux abords de VENDRES, à quelques kilomètres de BEZIERS.

Le raisonnement et le bon sens démontreront certainement, lors de l'élaboration du plan d'ensemble, la grossièreté de l'erreur ainsi commise: il n'y a pas place pour deux ports importants sur la côte languedocienne et il est inutile d'en créer un nouveau de toutes pièces, alors que SETE a toutes facilités pour être choisi comme débouché du "Méditerranée-Niger".

Il est évident que tous ces projets, création d'un port en mer ou d'un port intérieur dans le Bassin de Thau, réalisation du "Méditerranée-Niger" et aménagement du Canal des Deux Mers, sont d'apparence si grandiose qu'elle donne à supposer que nous n'en verrons jamais l'exécution. Mais, ce n'est que dans la mesure où l'on voit loin dans un avenir probable que l'on peut comprendre ce qu'offre un port de possibilités et que l'on est capable de discerner les grandes lignes de cet avenir.

(1) D'après l'avant-projet 1948 - Etude Economique générale concernant l'aménagement des régions Aquitaine et Languedoc par M. l'Inspecteur Général LEVEQUE.

Il est enfin un dernier projet dont l'exécution est beaucoup plus proche, ou tout cas beaucoup plus certaine, parce qu'il nécessite une participation financière moins élevée et qu'il présente un caractère d'urgence évidente: c'est celui de l'établissement d'un hydro-aéroport, dans les environs immédiats de SETE permettrait la réception, entr'autres marchandises, de colis de "super-priorités" dont la manipulation procurerait des heures de travail aux dockers en chômage.

- Hydro-aéroport.

Les avantages dont dispose la Ville de SETE pour l'élaboration d'un hydro-aéroport sont tels, que le projet en 1929 dans l'euphorie de l'entre-deux guerres; la Ville se trouve admirablement placée sur le "canevas des routes du ciel". Elle est un point de passage obligatoire des lignes BORDEAUX-MARSEILLE ou MAROC-MARSEILLE-ITALIE, tandis qu'elle se présente comme une étape naturelle sur la ligne PARIS-ALGERIE, avec un prolongement sur l'A.O.F. et l'A.E.F.

Elle se trouve au surplus en bordure du Bassin de Thau et l'on aurait la possibilité d'y aménager à la fois un aéroport et un hydro-port.

Lors de l'élaboration du projet établi en 1929, étudié en 1933 et 1934, puis repris par Pierre COT en 1936-1937, les terrains choisis pour l'emplacement de celui-ci étaient situés à la Pointe du Barrou, sur les bords du Bassin dont la distance au centre de la Ville est de 3 kilomètres, avec des voies d'accès nombreuses et faciles.

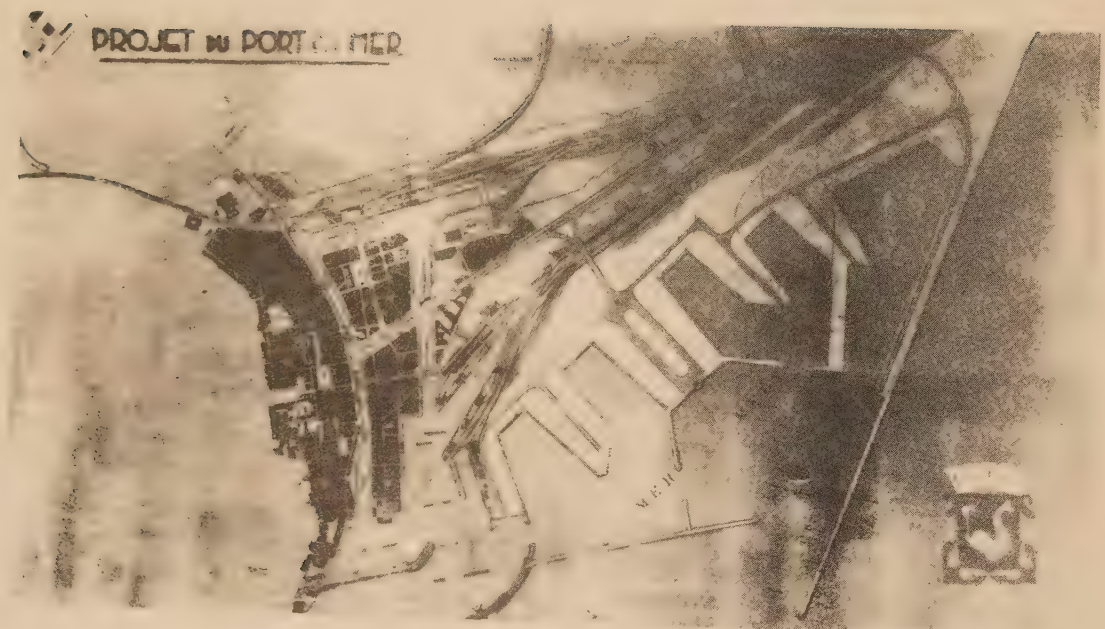
Ces terrains, limités sur trois côtés par les eaux du Bassin et du côté des terres par la ligne du chemin de fer BORDEAUX-SETE, s'étendent sur une superficie totale de 50 ha. dont 13 appartenaient à la Société Anonyme des CHANTIERS GENERAUX qui y avait installé ses chantiers de construction navale, aujourd'hui disparus.

La première étape des travaux envisagés consistait en l'aménagement d'une base pour hydravions sur ces 13 ha. cette bande de terrain complétée par une concession pour hydravions conviendrait donc tout particulièrement à un hydro-port; mais elle ne pouvait, en aucune manière servir à l'envol et à l'atterrissage des avions. Il aurait été nécessaire de procéder à l'acquisition de l'autre partie des terrains afin de constituer les deux bandes principales d'envol.

Il ne saurait être question aujourd'hui d'exécuter ce projet dans sa totalité, l'extension apportée à l'aérodrome de FREJORGUES au cours des dernières années, est telle que le problème ne se pose plus pour le futur hydro-aéroport de SETE de le concurrencer; mais, une base d'avions légers et même d'hydravions, pour le transport des colis postaux et des grands primeurs constituerait une activité annexe de ce port, s'intégrerait en ces heures de crise à un trafic dont l'évolution actuelle n'est plus génératrice de travail humain et donc, oppose la concurrence de certains à un enrichissement continu des autres.

*

* *



Cliché - Ponts et Chaussées

Maquette établie par l'ingénieur Talon

ANNEXE I

UN APERCU DEMOGRAPHIQUE ET SOCIAL

Sur le point d'achever ces quelques pages réservées à l'étude de l'économie du Port et de la Ville de SETE, il nous paraît nécessaire de lui joindre une vue d'ensemble des éléments humains qui vivent cette vie économique, et du cadre dans lequel se joue cette même vie; c'est pourquoi, nous avons cru devoir esquisser à grands traits l'essentiel des questions s'y rapportant.

I. - ETUDE DEMOGRAPHIQUE.

1°) - *Mouvement de la population.*

Le mouvement de la population a été, de la création du port au début du XX^e Siècle, fonction de l'activité portuaire: le nombre d'habitants a cru avec l'ampleur du trafic et passa de 6.000 en 1768, à 11.646 en 1841, pour atteindre, 50 ans plus tard, 31.468 habitants.

A partir de ce moment, l'importance et la nature du trafic sont à peu près stabilisées et la population l'est aussi. Elle n'augmente, au cours des 20 années suivantes, que de 2.000 habitants, et au recensement de 1901, on enregistre la présence de 33.464 habitants.

La guerre de 1914-1918, par l'activité surprenante qu'elle donne au port de SETE, provoqua une nouvelle augmentation de cette population; en 1921, on dénombre 36.503 habitants, et en 1926: 37.005.

Ce chiffre subira peu de variations jusqu'au commencement de la dernière guerre: en 1931, la population est de 36.950 habitants et, en 1936, elle atteint son maximum avec 37.324.

Mais l'évacuation presque totale de la Ville, en 1943 et 1944, réduit ce nombre à 29.311 en février 1944, et à 7.996 en août de la même année.

Un grand nombre de ces évacués étant retraités ou membres de familles ayant encore des attaches à l'intérieur du pays, se réfugient aux lieux dont ils sont originaires et n'en reviendront point.

C'est ainsi que, si une grande partie de l'ancienne population a regagné son domicile, en 1945 et 1946, l'évacuation a provoqué des déplacements humains tels que le nombre actuel de Sétôis est bien inférieur à celui de 1936, et au dernier recensement en 1946, on n'en relevait que 31.203, soit 6.121 en moins.

Il est évident, que la crise et le chômage qui sévissent ne peuvent qu'entraîner un nouvel abaissement du chiffre de cette population.

EVOLUTION DE LA POPULATION DURANT LES VINGT DERNIERES ANNEES

Années	Naissances	Décès	Mariages	Divorces
1931	512	595	252	25
1936	450	459	222	10
1938	377	503	212	14
1941	475	600	297	22
1946	720	366	364	68
1947	694	358	310	40

En 1931, les décès l'emportaient de peu sur les naissances et leur taux respectif était de 16 pour 1.000 et 13,9 pour 1.000, le taux de nuptialité étant très faible (6,8 pour 1.000).

La légère augmentation du nombre d'habitants en 1936 ne correspondait pas à

un accroissement concordant du nombre de naissances et de décès qui, sensiblement égaux, étaient inférieurs à ceux enregistrés en 1931, leur taux respectif étant de 12,1 pour 1.000 et 12,4 pour 1.000, le taux de nuptialité également en légère baisse (6 pour 1.000).

Durant la guerre, la mobilisation et la captivité d'un grand nombre d'hommes dans la force de l'âge, ralentirent le mouvement des naissances qui furent largement surpassées par les décès, tandis que l'évolution des nouvelles générations maintenait celui des mariages.

Mais, le retour des prisonniers en 1945 provoqua une élévation des mariages et des naissances.

Le taux de nuptialité monte à 11,7 pour 1.000, chiffre jamais atteint auparavant, et le nombre des naissances est deux fois plus élevé que celui des décès (33 pour 1.000 contre 11,8 pour 1.000).

Cette proportion n'est plus vérifiée aujourd'hui; toutefois, le nombre des naissances surpasse toujours celui des décès.

Mais, le retour des prisonniers a provoqué également une recrudescence des divorces: les causes en sont très humaines, et il est à espérer que le chiffre de 68 divorces enregistré en 1946, ne sera jamais atteint, et que l'on reviendra rapidement aux anciens taux.

L'évolution démographique de la Ville de SETE est donc satisfaisante et la diminution de la population est dûe pour le moment, à des circonstances totalement extérieures à cette population.

2°). - *Le "melting pot" méditerranéen. (Eléments de la population).*

Port aux relations internationales, SETE a toujours eu une population cosmopolite dont l'élément étranger constitue un fond relativement important et dans cet élément étranger, ce sont les Espagnols d'abord, les Italiens ensuite, qui occupent une place majeure.

En 1936, sur 2.115 étrangers résidant généralement à SETE, 1.295 sont espagnols (soit 61,2 %) et 658 italiens (soit 31,1 %).

Ces proportions sont aujourd'hui sensiblement les mêmes; on enregistre seulement une légère diminution du nombre d'Espagnols, car la guerre civile avait chassé de chez eux certains intellectuels qui, réfugiés à SETE, durent évacuer notre Ville en 1943 et 1944, et n'y sont pas revenus.

Une première réflexion s'impose à notre esprit: c'est que le nombre d'étrangers ainsi recensés apparaît minime par rapport à l'ensemble de la population.

En réalité, il ne correspond pas à la véritable structure de cette population qui est d'origine espagnole et italienne pour une grande part.

La raison en est le chiffre imposant de naturalisations qui ont été opérées depuis le début du XX^e Siècle: les immigrants espagnols ont quitté en masse leur pays pour trouver un gagne-pain en France et plus particulièrement dans notre Port où ils se sont établis pour certains, mais peu nombreux, comme commerçants (primeuristes notamment) et pour l'ensemble, comme ouvriers qu'aucune tâche ne rebute; ils ont été naturalisés avec la plus grande facilité, au moment du Front Populaire, ce qui explique le petit nombre de ressortissants espagnols.

La situation a été semblable pour les immigrants italiens, dont les descendants très nombreux à SETE ont embrassé la profession de pêcheur, et ont dû se faire naturaliser pour avoir le droit de figurer parmi les inscrits maritimes.

Les autres étrangers sont de nationalités diverses, probablement d'anciens navigateurs qui se sont fixés un jour dans notre Ville dont le pittoresque les a séduits.

La Ville a grandi d'ailleurs avec le port, et la population, de nationalité française, est neuve.

Elle est originaire, soit des bords du Bassin de Thau, soit des régions montagneuses qui entourent le Bas-Languedoc (Pyrénées-Orientales, Ariège, Aude ou Massif Central).

Les débouchés qu'offrait le Port ont attiré tous ceux qui, chez eux, n'avaient pas le travail assuré; leurs descendants ont apprécié les avantages de la Ville de SETE et y sont demeurés.

II. - L'AMENAGEMENT DU SITE.

1°) - *Evolution topographique - Reconstruction et Urbanisme.*

Fondée en 1666, la Ville de SETE n'a rien de remarquable au point de vue architectural.

La "vieille ville", dont les origines remontent tout au plus XVIII^e siècle, est constituée par les quelques maisons de pêcheurs qui ont survécu au temps; elles sont situées au sud de la Ville, et c'est le quartier qui surplombe le Vieux-Port: Consigne et Quartier-Haut.

Au cours des années, le centre vital de SETE s'est déplacé tout le long de la colline, du sud au nord, le long des rives des canaux.

Insensiblement, les maisons se sont établies sur les flancs du Mont St-Clair, puis sur la lagune qui conduit à LA PEYRADE, et ainsi, au XIX^e siècle, s'est élevé l'ensemble de la Ville, intimement liée à la structure du port.

Il n'est pas possible pour SETE, comme pour bien d'autres cités, de délimiter des zones de bureaux et de magasins, et des zones d'habitations bourgeoises ou ouvrières.

L'armateur, le négociant, ont élevé leur habitation au-dessus du bureau, du magasin et, demeures populaires et élégantes sont contiguës.

Les immeubles ne sont pas anciens et une statistique établie, voici quelques années, révèle leurs âges respectifs: 22 % sont antérieurs à 1850, 35 % ont été bâtis de 1851 à 1880, 25 % de 1881 à 1914, 7 % de 1915 à 1926, et 5 % de 1927 à 1939.

C'est une agglomération dont le pittoresque réside uniquement en sa disposition géographique; île rattachée au continent par deux minces lagunes et sillonnée de canaux dans lesquels se reflètent des maisons sans style et sans grandeur.

Trois bombardements et les explosions provoquées par les Allemands au cours de l'été 1944, ont si profondément atteint la Ville de SETE qu'elle fut déclarée "sinistrée" le 3 mars 1945.

Le coefficient de destruction était de 66 %; 481 immeubles étaient totalement détruits; 2.325 partiellement endommagés et 1.494 seulement étaient intacts.

Il fut établi rapidement par les Services de la Reconstruction à MONTPELLIER, un plan de reconstruction et d'aménagement qui fut approuvé dans le courant de l'année 1945.

La première partie de ce programme consistait en la remise en état des maisons partiellement détruites et en 1948, ce travail était presque totalement effectué.

Mais, il s'agissait aussi de loger les sinistrés totaux dont le nombre connu s'élevait à environ 1.200: l'on commença par envisager la construction de 400 maisons dites de "transition" mais qui se révélèrent un peu trop provisoires à FRONTIGNAN où ce système avait été appliqué, et le 15 novembre 1945, il était décidé qu'il serait sursis à cette édification qui n'a du reste jamais eu lieu.

Des crédits importants étaient alloués par le Ministère et 165 millions de francs étaient prévus pour SETE et FRONTIGNAN, dont 10 remis à la S.N.C.F. qui a procédé par elle-même aux travaux intéressant directement ses services et son personnel.

Le déblaiement des immeubles de la Route de Montpellier, particulièrement endommagée, fut réalisé en 1946 et 1947; mais, hormis quelques cas individuels il ne fut pas question de procéder à la construction de nouveaux immeubles dans ce quartier, mais plutôt de bâtir des ensembles d'habitations nouvelles aux deux extrémités de la ville: un premier groupe dans un quartier neuf, aux Métairies, où une école était commencée en août 1946, et un deuxième, moins important, sur le Quai de la Consigne où la reconstruction d'immeubles détruits serait accompagnée

de véritables aménagements apportés à la silhouette du quartier.

La cité des Métairies, aujourd'hui en voie d'achèvement, comprendra 101 logements dont le confort est variable. Ils sont réservés aux propriétaires d'immeubles détruits, en compensation de leur indemnité de reconstruction, qui peuvent en user personnellement ou les revendre ou les louer à leur guise.

Des difficultés d'ordre financier ont entravé le développement de ces travaux qui sont pourtant si avancés, que déjà une bonne partie des nouvelles maisons ont été adjugées.

Il n'en est pas de même pour le quartier de la Consigne, car les projets des Services de la Reconstruction ont dû être confrontés avec ceux des urbanistes et les travaux n'ont été entamés qu'au début de 1949. On a déblayé tous les immeubles détruits ou endommagés et l'on procède actuellement à l'alignement de la route dont un tournant dangereux est supprimé.

Ce quai, qui de l'église des Pénitents au Souras-bas était longé par de vieilles maisons profondes et insalubres, constituait à peu près le seul ensemble original de SETE et ses habitants déplorent la modernisation, pourtant nécessaire, apportée à ces taudis.

Un plan d'urbanisme a d'ailleurs été dressé pour l'ensemble de la Ville, qui heurte bien des esprits car, sans en transformer totalement l'aspect, il apporte de nombreux changements à des points de détail qui ne sont pas sans importance, et c'est ainsi qu'il prévoit le déplacement de la route MONTPELLIER-BEZIERS au nord de la ville, et de la gare à la Pointe du Barrou, au bord de l'Etang.

Sur le versant Nord de la Colline, serait situé, tout à côté de la Gendarmerie actuelle, un point d'éclatement de trois routes: celle se dirigeant sur BEZIERS, une autre qui desservirait l'arrière de la Ville, et une enfin qui en desservirait le Centre.

Des squares sont prévus au quai d'Alger et au quai Commandant Samary, dont la nécessité ne fait d'ailleurs aucun doute dans cette ville dépourvue de "verdure"; enfin, le plan préconise la construction de deux nouveaux groupes d'une centaine d'habitations chacun, sur le flanc est du Mont St-Clair, approximativement au niveau du Carmel, et le reboisement de la colline à laquelle on accèderait par une route praticable.

Pour des esprits imbus de modernisme, ce plan est attirant; mais pour les autres, il est irréalisable car il les heurte par son immatérialité.

On ne transforme pas ainsi, en quelques années, une ville qui a mis trois siècles à se construire et l'on ne va pas contre le droit de propriété personnelle sans soulever des protestations généralisées.

Les crédits ne sont d'ailleurs pas actuellement prévus pour cela, mais plutôt pour assurer les travaux effectués pour le compte des Services de la Reconstruction; 114 millions de francs ont déjà été ainsi employés et de nombreux sinistrés partiels n'ont pas encore été indemnisés. SETE est tout de même une des villes sinistrées qui ont été reconstruites le plus rapidement; les dégâts avaient une telle ampleur qu'on ne pouvait espérer beaucoup mieux.

2°) - Le problème de l'eau.

La ville de SETE était desservie avant le bombardement du 25 juin 1944, par un réseau d'eau potable alimenté par les sources d'Issanka et la conduite d'adduction d'une longueur de 10 Km.500 environ, fonctionnait par gravité. Pour assurer la consommation journalière qui, en temps normal était de 9.000 à 11.000 mètres cubes le débit des sources s'avérait, en été, insuffisant et il fallait alors réduire les heures de distribution.

D'autre part, des suggestions d'exploitation graves s'appliquaient à la partie du tracé qui s'étendait sur près de 3 Km. à la traversée des usines de St-GOBAIN, de LAFARGE et de la C^{ie} BORDELAISE de PRODUITS CHIMIQUES, car sur ce parcours, lors de l'établissement de la canalisation, les usines commençaient à peine à

'installer; or, il avait été construit depuis, de nombreux hangars, magasins et voies ferrées qui côtoyaient la conduite ou la recouvraient et rendaient sa surveillance difficile et son entretien impossible.

Le 25 juin 1944, le bombardement allait détruire une partie de cet ensemble étendue: la canalisation d'amenée d'eau, en béton, sur 6 Km. environ de son parcours, l'usine élévatoire, les approvisionnements en tuyaux, robinetterie et accords.

D'autre part, le 19 août, les destructions causées par les Allemands ont endommagé les canalisations de refoulement et de distribution sur 3 Km.500 environ, le long des quais de la Ville.

Le 25 juin, la Ville s'était trouvée absolument sans eau et un service de distribution par camions-citernes avait dû être organisé, tandis que les travaux de établissement d'une canalisation secondaire étaient effectués pour relier SETE au réseau d'eau de FRONTIGNAN, à partir du 5 août, l'eau était distribuée deux fois par semaine, pendant trois heures chaque fois.

Mais cette canalisation secondaire allait être rompue dès le 19 août, et il fallut, pour la reconstruire, jeter au préalable une passerelle au-dessus du canal du Rhône à Sète qui supporta les conduites, le pont routier franchissant le canal ayant sauté; d'autre part, on dut simultanément réparer les canalisations rompues par les mines qui firent sauter les quais.

Le 25 septembre, la liaison avec FRONTIGNAN était de nouveau rétablie et l'eau put être distribuée tous les deux jours, deux heures chaque fois. Mais ce résultat était insuffisant car les besoins essentiels étaient à peine assurés et le service restait à la merci du moindre incident; or, la population réintégrait la ville et il importait d'améliorer cette situation au plus tôt.

Le délai escompté parut être de deux années, car la Ville décida de remplacer l'ancienne canalisation en ciment par une canalisation en fonte et d'effectuer un tracé plus court (4.800 mètres) en s'affranchissant des suggestions de passage à l'ouest des usines.

Aussi, une solution provisoire fut-elle adoptée et réalisée en avril 1945 qui consista à installer une station de pompage à BALARUC-les-BAINS, dotée d'un deuxième groupe électro-pompe en 1946, ce qui permettait à la fois l'amélioration du régime de distribution d'eau et d'éviter l'arrêt total de la station de pompage en cas d'une panne de l'un des deux groupes.

Dans le même temps, les travaux de reconstruction de la canalisation d'amenée étaient entrepris.

Le point le plus délicat de ces travaux fut certainement le problème qui se posait aux intéressés d'obtenir de la S.N.C.F. le consentement à l'élévation d'une passerelle surplombant l'important réseau de voies ferrées régnant à une des entrées de la Ville, sur une largeur de 400 mètres environ et qui est particulièrement dense sur une longueur de 180 mètres de la voie ferrée SETE MONTBAZIN jusqu'au quai Nord du Bassin du Midi.

En effet, les voies étant juxtaposées, il était nécessaire de trouver un expédient qui permette l'établissement de la canalisation; ce n'est qu'après neuf mois de conversations et d'échange de correspondance, que cet accord est intervenu en juillet 1946.

La construction de cet ouvrage fut d'abord envisagée comme pour une passerelle métallique ordinaire, mais l'implantation de nombreux piliers nécessaires au support du tablier ne put être trouvée dans le réseau dense des voies à franchir et l'on s'orienta alors vers une solution plus hardie et plus élégante: la construction d'une passerelle suspendue, à nombre de piliers aussi réduit que possible pour encombrer au minimum le réseau des voies.

Ces travaux, une fois terminés, il a été possible de distribuer à nouveau et enfin l'eau de façon normale, avec la persistance du manque d'eau au cours des mois d'été.

On envisagea alors pour les années à venir, la rénovation complète du réseau de distribution en ville dont la longueur et les diamètres correspondent à des besoins datant de 1863 et 1889: ces aménagements apporteront sans doute une amélioration sensible à la situation créée par la pénurie d'eau à SETE en été, mais ne résoudront pas le problème car les ressources locales sont, de toutes façons, insuffisantes.

La sécheresse persistante de ces dernières années a provoqué un rationnement si intense de l'eau qu'on a procédé à toutes sortes de recherches pour s'en procurer.

Divers sondages ayant été effectués dans la région, on décida d'aménager une installation provisoire au lieu dit "Frescaly"; il s'agit d'une cuvette située entre la GARDIOLE et les MONTs de l'AMOURE où d'ailleurs des recherches avaient été effectuées dès 1939.

La Ville a passé, le 2 novembre 1948, un traité avec un entrepreneur pour des travaux consistant en l'exécution de sondages jusqu'à 70 mètres de profondeur et, ultérieurement, si ces sondages donnaient des résultats, en l'exécution d'un puits collecteur et de galeries drainantes.

Ce traité, approuvé par l'autorité préfectorale le 3 février 1949, prévoyait l'exécution de deux sondages moyennant le coût de 1.900.000 francs et réservait la possibilité d'un troisième si leurs essais de débit étaient satisfaisants.

Les deux premiers sondages révélèrent un débit possible de 2.000 mètres cubes par jour; aussi, le Conseil Municipal, dans sa séance du 27 juin, décida-t-il de voter les crédits supplémentaires de 800.000 francs nécessaires à l'exécution du troisième.

Les deux premiers, aujourd'hui terminés, permettent de distribuer à la Ville, environ 2.500 m³ d'eau par jour; mais on n'exploitera cette possibilité qu'au cas où la Ville serait à nouveau privée d'eau dans les mêmes proportions qu'en 1949, car la profondeur des puits est telle qu'il est nécessaire pour amener le liquide à SETE, d'installer un système de pompage puissant et onéreux (compresseur à air comprimé).

Toutefois, cette organisation préventive n'a été considérée que comme un palliatif éventuel et l'on a songé, d'autre part, à une transformation totale de l'adduction d'eau en s'adressant aux eaux de l'Hérault.

Plusieurs communes du Bas-Languedoc souffrant à l'égal de SETE de la pénurie d'eau, un syndicat inter-communal a été créé sous l'autorité du Génie rural et trois avant-projets ont été établis par ce service afin de servir à une étude d'ensemble.

En ce qui concerne la ville de SETE, il a été demandé un débit minimum de 275 hectolitres d'eau par habitant et par jour, correspondant à un débit journalier de 10 à 11.000 m³; cette demande pouvant être portée à 20.000 m³ par jour si l'Hérault peut les fournir, débit correspondant aux besoins d'une ville de 50.000 habitants au moins.

Ce débit, par habitant et par jour, sera plus élevé que la normale du fait de l'utilisation de l'eau potable pour tous services: ménage, arrosage, besoins industriels et portuaires.

L'exploitation sera assurée par le Syndicat; la ville de SETE possédant des services techniques organisés pour l'exploitation de son réseau de distribution, achètera au syndicat l'eau en gros, le comptage étant effectué à l'arrivée au réservoir. La répartition entre les communes des dépenses d'exploitation sera faite proportionnellement aux cubes d'eau réellement consommés.

L'aspect gigantesque d'un tel projet pouvait faire craindre qu'il ne se réalise pas: il n'en est rien. Son montant total s'élève à 1.093.000.000 de francs et la part de la Ville est de 800.541.000 francs, réduite à 540.378.700 francs, grâce à l'obtention d'une subvention du Ministère de l'Intérieur de 30 %, soit 240.162.300 francs.

La réalisation de l'emprunt de cette importante participation, au taux actuel en vigueur de 6,50 %, amortissable en 30 annuités, laisse à la charge du budget communal un amortissement annuel de: 40.700.000 francs; mais il s'agit de l'opération totale et, pratiquement, ce sont des tranches successives de l'emprunt qui seront seules en jeu.

L'adjudication a eu lieu au mois de février 1950 pour la première tranche de ces travaux qui doivent être achevés au mois d'octobre.

Il est certain que l'occupation des terrains déclarés d'utilité publique ayant soulevé de violentes protestations, se fera avec la plus grande modération pour tenir compte de l'intérêt légitime des propriétaires viticulteurs. L'ensemble des travaux demandera un délai assez long pour son accomplissement. Mais, en réalité, le jour n'est pas tellement éloigné où la canalisation contournant l'Etang de Thau, passant par Issanka et débouchant au quai des Moulins, pourra fournir à la seule ville de SETE, de 15 à 20.000 m³ journaliers qui dépasseront, dans une large mesure, les besoins de l'habitant, de la S.N.C.F, et du port (1).

3°) - *Projet d'assainissement et travaux de voirie.*

La ville de SETE est dotée d'un réseau d'égouts du système dit unitaire qui drainent toutes les eaux pluviales, ménagères et industrielles de l'agglomération, et ces égouts sont constitués en majorité par des caniveaux carrés ou rectangulaires, façonnés grossièrement en maçonnerie et recouverts de dalles en pierre.

Ces caniveaux, qui ne sont pas étanches, ne possèdent pas de regards de visite et se déversent directement dans les canaux et les bassins du Port; or, quoique ces canaux présentent des courants à sens variable, les eaux usées ne sont pas entraînées vraiment vers le large et les inconvénients d'une telle situation sont aggravés par la topographie de la ville qui présente des quartiers totalement plats, à 1 m.60 au-dessus du niveau de la mer, dans lesquels les égouts ont une pente insuffisante.

Au surplus, les sécheresses prolongées qui sévissent parfois pendant plusieurs mois, d'une façon ininterrompue, empêchent "l'entourage" de ces égouts dans lesquels aucune chasse ne fonctionne et il s'ensuit une pollution continuelle des eaux du Port, dangereuse pour la santé publique.

C'est pourquoi, la Municipalité décida d'intervenir dès 1933, en ouvrant un concours pour la réalisation de l'assainissement de la Ville, par la méthode du système séparatif, le réseau d'égouts actuel étant maintenu pour le drainage des eaux pluviales, et un nouveau réseau étant constitué pour recueillir les eaux ménagères et industrielles et les rejeter à la mer, après épuration totale ou partielle, en un endroit où les courants marins soient susceptibles de les entraîner vers le large.

Plusieurs étapes, parmi ces travaux, furent prévues et jamais entamées, en dépit de formalités d'adjudication et le projet a été officiellement abandonné en 1940.

Il y a là, une rénovation si grande et si nombreux sont les grands travaux actuellement en cours, qu'il est probable que bien des années s'écouleront encore avant que la ville de SETE ne soit dotée d'un système d'assainissement convenable.

En revanche, d'importantes réparations ont été effectuées au cours des dernières années, à la voirie urbaine; c'est ainsi que les chaussées de tout le centre de la ville ont été renouvées à l'aide de pavés de Castries, que les trottoirs les bordant ont été réparés, tandis que l'on procédait à l'entier goudronnage de l'avenue Victor Hugo.

La reconstruction des deux grands ponts basculants est entamée et l'on vient de procéder à l'adjudication des travaux d'électrification du Mont St-Clair.

La ville de SETE se modernise pour devenir plus accueillante encore aux touristes qui, chaque été, séjournent dans ses murs, car l'agglomération comprend, non seulement les véritables sétois, mais encore les gens de passage attirés par le port, et aussi les baigneurs qui ont la possibilité de s'ébattre sur une plage longue de plusieurs kilomètres.

Avant la guerre, leur nombre était important et ils se recrutaient généralement parmi les viticulteurs des environs; seuls, quelques Lyonnais et quelques Toulousains formaient un groupe de citadins.

Durant la guerre, les difficultés offertes aux déplacements et les mines disséminées sur les plages suspendirent ces séjours qui reprirent en 1946 et 1947, pour atteindre leur maximum au cours des deux dernières saisons dont la durée se prolongea, grâce à une température exceptionnellement clémente, jusqu'au 15 septembre.

Il semble qu'il y ait un déplacement de clientèle des plages de la Manche ou de l'Océan vers nos côtes plus attirantes pour les baigneurs novices et les Parisiens en ont été un élément considérable au cours des deux dernières années.

Ce sont généralement des familles bourgeoises, commerçants ou fonctionnaires en congé, qui s'adaptent au niveau des hôtels de classe moyenne, dont les prix de pension accommodent leur bourse.

En dehors de la saison balnéaire, l'industrie hôtelière bénéficie de quelques passages de Suisses, Belges et Anglais; mais l'ensemble des touristes étrangers qui circulent dans notre région, ignore encore SETE et un grand effort est à faire dans l'aménagement de la colline et du plan de la Corniche, site d'élection pour les établissements touristiques, ainsi que dans une propagande habilement conçue qui tende à généraliser la connaissance des charmes certains de notre Ville et de ses plages, dont un grand voyageur et ami de la France a écrit: "... la vue des plages illimitée du golfe, de la grande mer intérieure avec les villages de ses rives, des hautes Cévennes au fond de l'étendue sans borne de la Méditerranée, tout cela fait un ensemble d'une beauté telle, qu'on s'étonne qu'il reste encore des voyageurs pour l'ignorer".

4°) - Les établissements scolaires - Les mesures d'hygiène.

Parmi les édifices publics nécessaires à la vie de la population sédentaire, les écoles et les établissements sanitaires sont certainement des plus importants.

L'enseignement public du 1er et 2ème degré, est largement procuré à la jeunesse. Avant la guerre, la Ville possédait un Collège de garçons et un Collège de jeunes filles, ainsi qu'une Ecole primaire supérieure de jeunes filles et une Ecole pratique de Commerce et d'Industrie, réservée aux jeunes gens.

Les circonstances de guerre ont entraîné indirectement de grandes réformes aux établissements de l'Enseignement du 2ème degré, dont les portes furent fermées de Pâques 1943 à octobre 1944.

Aujourd'hui, l'Ecole primaire supérieure de jeunes filles a disparu; l'Ecole pratique est transformée en Collège technique, et depuis la rentrée d'octobre 1949, les deux collèges classique et moderne sont fusionnés. Le nouveau collège mixte, qui a pris le nom du plus illustre de nos concitoyens, est logé dans le bâtiment de l'ancien collège de garçons aménagé dans ce sens, l'ancien internat étant définitivement supprimé.

L'Enseignement du 1er degré est dispensé aux jeunes Sétois, dans 17 écoles primaires, de filles et de garçons et enfantines mixtes, situées en différents quartiers de la Ville.

Deux écoles, le Groupe scolaire Ferdinand Buisson, inauguré au quai des Moulins en 1937, détruit le 25 juin 1944, et reconstruit aux Métairies en 1946, et l'Ecole Langevin ouverte à la Corniche la même année, ont été aménagées à l'intention des enfants des quartiers neufs, et sont pour le moment réputées "excentriques"; enfin,

L'Ecole Paul Bousquet, très particulière, puisque destinée à former les apprentis de la mer, est établie à bord du vieux "GABES".

Au cours des années qui précédèrent la guerre, l'Enseignement privé possédait à SETE cinq établissements: les écoles St-Pierre et de la Ste-Famille, l'Ecole St-Joseph (primaire et secondaire pour les garçons), l'Ecole St-Vincent et le Cours Ste-Marie des Anges (secondaire pour les filles).

Il n'en reste aujourd'hui que trois: St-Joseph, St-Pierre et St-Vincent, car les deux autres ont dû fermer leurs portes faute d'éléments suffisants.

En 1948, le nombre d'élèves régulièrement inscrits dans ces divers établissements était de 5.560, nombre qui dépassait de 108 celui de 1939. En dépit des modifications apportées au régime scolaire en ces dernières années, les fermetures et les créations se sont compensées, et la diminution du chiffre de la population n'a pas entraîné un abaissement corrélatif du nombre d'enfants.

Nous enregistrons de très sérieuses réalisations dans le domaine de l'hygiène publique et sociale.

Les services municipaux d'hygiène, déjà fortement réorganisés administrativement depuis 1932, viennent, au cours des années 1948-1949 de subir, pour les locaux notamment, une totale réfection dans le sens le plus moderne, en même temps que l'Inspection médicale des écoles et les divers services de vaccination se trouvaient renforcés et unifiés sous la seule direction du Directeur du Bureau municipal d'Hygiène, dont le rôle est d'autant plus important en tant que Chef de Service, puisque depuis 1932, ce fonctionnaire cumule la Direction des Services municipaux et celle du Dispensaire de Lutte antituberculeuse qui, lui, est rattaché: - comme tous les dispensaires: - au Service départemental d'Hygiène.

Par ailleurs, les services hospitaliers de la Ville ont heureusement subi de substantielles transformations de locaux et une réorganisation de la direction des divers services, ainsi que de l'internat.

Le pavillon chirurgical a été totalement refait et l'outillage se trouve être les plus modernes.

Le service des enfants a été créé sous une direction spécialisée, en même temps que les services de Médecine générale étaient remis à neuf, tant pour les locaux que pour le mobilier.

L'Hôpital-Hospice de SETE, qui absorbe également les salles militaires, a marqué administrativement ces importantes améliorations en s'appelant désormais: "CLINIQUES St-CHARLES" de SETE et approche actuellement d'un contingent permanent de 400 lits, le classant parmi les premiers établissements hospitaliers de la Région.

Cet effort considérable se poursuit par la mise en place d'une nouvelle maternité avec jardin, du service des contagieux et d'un pavillon, très spécial, de lutte contre les maladies sociales.

III. - LES HOMMES.

(°) - *Diverses classes sociales - Moralité publique.*

Cette population neuve, dont les origines sont les plus diverses, dont les ancêtres sont venus des quatre coins de France et même d'ailleurs, a-t-elle des caractères semblables, s'est-il forgé au cours des années un type de "Sétois" ?

Certes, tant dans les classes bourgeoises que dans les classes populaires, il existe un type de Sétois à la silhouette particulière, à l'accent personnel, les sonorités méridionales s'accompagnant de finales empruntées aux idiomes des immigrants, qui a acquis par le frottement journalier une mentalité spéciale; le sétois est "un" sans aucun doute.

Le Midi, a-t-on souvent dit, est le pays du particularisme et chaque localité vivant repliée sur elle-même, s'est fabriquée une vie qui lui appartient en propre.

Il semble à SETE qu'on acquiert la qualité de Sétois à la deuxième génération, parce que le nombre d'habitants n'est pas très important et que la plupart des

gens finissent par se connaître et même par se fréquenter vraiment; aussi, les enfants d'un même milieu s'élèvent-ils ensemble, ce qui permet aux indigènes d'initier les nouveaux venus.

Cette "unité" varie évidemment suivant les classes sociales qui sont au nombre de deux: la classe moyenne et la classe ouvrière.

Il n'y a pas à SETE de classe vraiment possédante: dès qu'une famille acquiert un standing de vie très élevé, elle va habiter MONTPELLIER d'abord, PARIS ensuite, laissant à SETE la charge de surveiller ses intérêts commerciaux à un fondé de pouvoirs, car c'est généralement le négociant qui a été à la source de cette fortune subite, le plus souvent même si subite, qu'elle se dégonfle aussi rapidement qu'elle s'était amassée.

La plupart des Sétôis possesseurs d'une grande fortune, vivent donc à PARIS où ils forment une petite colonie d'armateurs ou de fabricants d'apéritifs...

Les autres grands bourgeois qui demeurent dans leur cité originaire ne sont alors qu'une faible minorité, et adaptent leur mode de vie à celui de la classe moyenne, relativement peu nombreuse.

Elle comprend les fonctionnaires, les représentants des professions libérales, les négociants, les artisans et les employés de commerce.

La majeure partie de la population est donc constituée par la classe populaire: SETE est une ville essentiellement ouvrière comme tous les ports et villes industrielles.

Plusieurs catégories se relèvent parmi les genres d'activité; il existe tout d'abord deux catégories de travailleurs vivant uniquement de la mer: navigateurs et pêcheurs; puis, ceux qui vivent du port: les dockers, les charretiers et les soutireurs... puis les ouvriers d'usines (produits chimiques - hydrocarbures - ciments) et enfin, tous ceux qui vivent de l'existence même des autres, comme les ouvriers du bâtiment...

Bien que les ports aient la réputation de recéler nombre de malfaiteurs, SETE est une ville où le crime n'abonde pas.

La plupart des délits sont des vols commis sur les quais lorsque les marchandises stationnent la nuit et tentent le passant désœuvré; mais là se borne la majeure partie des méfaits de la population sétôise, et la meilleure illustration en est la recrudescence de ces vols, de 1941 à 1943, époque où la disette pousait le pauvre à la malhonnêteté.

2°) - Les problèmes de la main-d'œuvre.

A - Les événements sociaux (grèves et chômage)

Il est évident que les remous sociaux ont de violentes répercussions à SETE parce qu'ils touchent l'essentiel de la population.

Les diverses revendications professionnelles relatives à des augmentations de salaires ou à des diminutions d'horaires de travail, ont trouvé des échos à SETE, de tous temps.

Les grèves affectant le plus la vie économique de la Cité sont celles des ouvriers du port. Elles risquent, dans la mesure où elles se répètent fréquemment de lui porter un grave préjudice, parce que les armateurs dont les navires sont frappés de starries de plus en plus élevées, ont une tendance naturelle à emprunter des ports concurrents et c'est pourquoi, lors de la grève prolongée du mois de mars 1950, les Pouvoirs Publics ont décidé, pour la première fois dans l'histoire du Port, de faire procéder au déchargement des marchandises par la troupe.

Le chômage est un mal qui affecte également l'ensemble de la ville, car le pourcentage de la population atteinte est très élevé.

La crise règne aujourd'hui dans presque toutes les branches économiques et, si nous exceptons le cas des ouvriers du port dont le chômage est d'ordre technologique, c'est la plupart des entreprises qui restreignent l'effectif de leur

personnel, afin de diminuer le montant de leurs frais généraux.

En 1947, les services de la Main-d'Oeuvre à SETE recevaient 2.584 demandes d'emploi et 1.811 offres d'emploi; déjà, un déséquilibre, annonciateur d'une pénurie de travail, s'ébauchait qui allait s'accroître en 1948 (2.642 demandes contre 1.405 offres) et au cours des neuf premiers mois de 1949, où ces services reçurent 2.189 demandes pour 636 offres d'emploi.

Les secteurs les plus touchés sont ceux de l'industrie de l'alimentation (maisons de vins), de l'industrie chimique, de l'industrie du bois, du bâtiment et des commerces divers; l'activité de ces secteurs est réduite à la suite du ralentissement des affaires; toutefois, le débauchage auquel les entreprises doivent recourir à l'heure actuelle, ne provient pas uniquement de ce ralentissement, mais également des énormes charges sociales qui pèsent sur elles et les incitent à procéder aux réductions de personnel.

B - Une catégorie spéciale de salariés: (Les ouvriers du Port) (1)

En 1950, leur nombre est de 1.005, comprenant deux catégories: Professionnels et Occasionnels, se décomposant ainsi qu'il suit:

Professionnels:

- Dockers	(vins et marchandises diverses	375
	(charbonniers	210
- Charretiers		180
- Pointeurs		44
- Manutentionnaires primeuristes		45
- Ouvrières du port		21
Total des Professionnels		875

Occasionnels:

- Charbonniers	90
- Dockers	40
Total des Occasionnels	130

TOTAL GENERAL

En ce qui concerne la rémunération du travail, une distinction est établie entre les dockers déchargeant les matières diverses et les fûts, qui sont payés à la tâche, et les autres (charbonniers) qui sont payés à la journée.

C'est une distinction particulière à SETE car, en principe, dans tous les ports, il n'existe qu'une seule catégorie de dockers affiliés à un même Syndicat.

Les dockers rémunérés à la tâche touchent un prix fixé par tonne de marchandises débarquées ou embarquées, ou par colis; tandis que les charbonniers sont, en principe, payés par journée de travail et seulement, quelque fois, à forfait quand ils chargent ou déchargent des colis de primeurs ou de bananes. En effet, la distinction n'entraîne pas une discrimination automatique et absolue des deux catégories.

A l'origine, la différence serait provenue du fait que les dockers n'étaient spécialisés dans la manipulation des fûts dont l'arrimage en cale demandait une certaine habitude, et elle est si bien ancrée dans les moeurs que, lorsqu'en 1946 on inaugura un système unique pour tous de rétribution à la journée, l'indignation souleva la masse et l'on dut revenir aux deux modes de paiement.

Aujourd'hui, comme avant la guerre, il existe certains bateaux dont la cargaison est réservée aux seuls charbonniers professionnels ou occasionnels: ce sont les bateaux de pondéreux, de sacs et de primeurs, mais il est certaines maisons qui, par principe, même pour des cargaisons autres, n'emploient que les charbonniers.

(1) Renseignements fournis par le Bureau Central de la Main-d'Oeuvre (Service des Ponts et Chaussées de SETE).

En réalité, les deux catégories sont aptes à tous les travaux du port, ce qui montre bien que cette distinction n'est que de principe.

Il semble d'ailleurs que leur recrutement s'opère différemment, on est docker de père en fils, alors qu'on ne remarque l'existence d'un charbonnier dans une famille, qu'accidentellement, et les opinions politiques diffèrent d'un groupe à l'autre, la quasi-totalité des dockers étant affiliée au Syndicat C.G.T. tandis que les charbonniers ont adhéré, en général, au Syndicat autonome des Travailleurs du Port.

Le salaire moyen des ouvriers du port a considérablement augmenté depuis une dizaine d'années, suivant en cela l'indice du coût de la vie. En 1937-1938, d'après les moyennes établies à la "Caisse de Compensation" à SETE, ce salaire s'élevait à 70 francs par jour; passé à 75 au cours des années suivantes, il devait atteindre progressivement 238 francs à la Libération, puis 392 en 1945-1946 et 550 en 1947, pour être presque doublé au cours de l'année suivante.

En apparence, la condition des ouvriers du port s'est donc maintenue à un niveau relativement convenable, jusqu'à nos jours; or, en pratique, une différence assez importante se relève entre les salaires réels des diverses catégories intéressées qui, d'autre part, ne jouissent pas d'une activité suivie.

Le travail est fonction du nombre et de la nature des navires entrés au port, et pour effectuer ce travail, sont tout d'abord embauchés les dockers ou charbonniers professionnels; ce n'est que dans la mesure où ils sont pourvus de travail que sont à leur tour embauchés les dockers occasionnels qui, devant pareille intermittence, doivent rechercher d'autres occupations plus lucratives; ils se recrutent le plus souvent parmi les pêcheurs à la morte saison.

Il n'est pas possible, avec les documents dont dispose la "Caisse de Compensation", de distinguer les différents éléments composant la rémunération déclarée par les employeurs; mais on a tenté néanmoins d'établir une moyenne et on estime à environ 17.792 francs le salaire mensuel moyen, durant le 2ème semestre de 1948, des dockers chargés de la manutention des vins et des matières diverses; à 16.136 francs celui des charbonniers; à 15.582 celui des pointeurs; à 14.366 celui des charretiers et chargeurs, et à 11.578 celui des manutentionnaires.

Ces évaluations ont varié depuis, car des augmentations de salaires ont été accordées mais qui n'ont pas entraîné d'amélioration réelle des conditions de vie de ces travailleurs, à cause même du chômage qui règne dans ces corporations et dont nous avons, au cours de ces quelques remarques relatives à la situation du Port de SETE en 1950, eu maintes fois l'occasion de parler.

*

* *

ANNEXE II

I. - LE SITE - LES CONDITIONS NATURELLES - LA CREATION - LA SITUATION GEOGRAPHIQUE. (D'après l'Ouvrage précité de MM. GERMAIN-MARTIN et COMBY).

A l'origine, ce fut une île comme MAGUELONNE ou le CAP D'AGDE...

L'Isle de SETE ne fut reliée à la terre que lorsque se compléta le cordon littoral qui s'allonge d'AGDE à MAGUELONNE et sépare les lagunes de la mer, vraisemblablement au Moyen-Age.

La ville s'adosse au versant oriental d'une colline calcaire, haute de 180 mètres: le Mont Saint-Clair ou montagne de SETE, qui est rattaché au continent par deux seuls cordons littoraux.

Le Port de SETE est précisément constitué par les Bassins et les Canaux qui, reliant la mer à l'Etang de Thau, longent cette colline.

Avec ses côtes plates et sablonneuses, le littoral languedocien n'est guère favorable à la navigation; de plus, autrefois, ce littoral articulé d'îlots et de lagunes, offrait de nombreux refuges aux navires pourchassés par les pirates. La fermeture des Graus devait entraîner le besoin d'un établissement maritime, car le rivage est sans abri naturel contre les vents qui y soufflent impétueusement et aucun obstacle ne s'oppose à leur force; une large plate-forme littorale se développant quelquefois à 200 mètres du rivage, la profondeur maxima ne dépasse pas 6 mètres.

En raison de l'orientation du Golfe, les divers vents du Sud qui règnent en maîtres, soulèvent des tempêtes soudaines; les lames y sont rendues dures et courtes par le manque de profondeur, tandis que les eaux accumulées dans le golfe lors de mauvais temps, précipitent parfois sur la côte les navires qui n'ont eu, ni le temps, ni la possibilité de se réfugier dans les ports placés aux extrémités de cette zone dangereuse.

Et cependant, la richesse de l'arrière pays obligea toujours l'homme à fréquenter ces parages. A l'époque romaine, NARBONNE était le port du Languedoc; au XIIème Siècle, c'est AGDE et AIGUES-MORTES, MONTPELLIER étant devenu par sa richesse le centre vital de la région.

Mais le commerce était fréquemment gêné par les incursions des barbaresques qui débarquaient au Mont Saint-Clair et en 1596 le Roi proposa la création d'un port au Cap de SETE - les Etats de Languedoc refusèrent l'apport de leur contribution financière.

Quelques années plus tard, RICHELIEU, à son tour, voulut créer un port en reliant par un môle, l'îlot de BRESCOU au CAP d'AGDE: il s'ensabla avant même l'achèvement des travaux.

Mais, le Grau de FRONTIGNAN, en 1623, et celui des ARESQUIERS, en 1663, s'obstruèrent; or, précisément à cette époque, le commerce maritime du Languedoc atteignait une valeur de 150.000 livres et il fallait absolument trouver une solution au problème.

Louis XIV, sur la proposition de COLBERT, chargea le Chevalier DE CLERVILLE de reconnaître les côtes du Languedoc. On a souvent dit que le port avait été construit pour servir de débouché au Canal du Midi. En vérité, c'est le canal qui fut détourné vers le port, et non le port créé pour le canal.

Ainsi, SETE est une création royale, entreprise contre la volonté des pouvoirs régionaux, mais conformément au désir des populations. Les frais de construction étaient assurés, moitié par la province et moitié par le Roi: pour créer un port sur cette côte, l'homme allait donc entreprendre contre la nature, une lutte dont il ne devait sortir vainqueur qu'après de longs efforts.

La première pierre fut posée le 29 juillet 1666. L'élément capital de cette création fut le creusement d'un canal longeant la base de la montagne et joignant l'Etang de Thau à la Méditerranée, et un môle de 330 toises enraciné à celui-ci, le Môle St-Louis, destiné à protéger le débouché dans la mer de ce canal.

Le nouveau port devint rapidement prospère; aussi, la nécessité d'y maintenir un mouillage suffisant et de le défendre contre les tempêtes, conduisit-elle à construire une digue à l'Est, appelée "digue de Frontignan" qui formait avec l'ancien môle St-Louis un système de jetées convergentes.

Peu après, en 1821, la base d'entrée fut elle-même couverte par un brise-lames isolé en mer. Enfin, pour rendre l'entrée parfaitement sûre par les plus mauvais temps, l'ancien brise-lames a été prolongé en 1882, par deux épis: l'un de 850 m. vers l'Est, l'autre de 150 m. vers l'Ouest.

II. - EVOLUTION DE 1666 à 1923.

Ainsi que l'écrivent MM. GERMAIN-MARTIN et MORINI-COMBY dans leur Etude du Port de SETE, la ville ayant été créée pour le port et s'étant développée avec lui et par lui, dans les grandes lignes, on peut très bien apprendre et suivre l'essor de SETE par son évolution démographique.

L'ascension lente, mais continue du Port, au XVIIIème Siècle, la crise révolutionnaire, la reprise d'activité sous la Première Restauration, la montée accélérée de 1830 à 1870, la stagnation de 1920 à 1930 et ses conséquences s'y reflètent.

De l'origine au milieu du XVIIIème Siècle, l'histoire de SETE nous révèle une ascension constante, contrariée seulement par les grandes crises rationales.

D'abord simple bourgade - dont les quelques habitants s'occupaient de pêcheries et du séchage des morues arrivant de Terre-Neuve - SETE devint, dès la construction du Môle, le port exportateur des Vins du Languedoc, dont le trafic demeurerait tributaire de l'importance de la récolte.

Quelques importations de salaisons et de conserves étaient ensuite distribuées dans différents ports de la Méditerranée.

Ce commerce, qui s'effectuait avec tout le pourtour de la Méditerranée Occidentale et les ports de l'Océan et de la Manche, était surtout de transit opéré pour le compte de commerçants résidant en dehors de la localité, car alors, la population était seulement de 6.000 habitants, tandis que le tonnage était de 40.000 tonneaux.

Ainsi, le Port n'avait-il ni armement, ni industrie.

Sous l'Empire, le port ensablé faute d'entretien lors de la crise révolutionnaire, est recreusé, tout commerce est anihilé par l'effet du Blocus Continental, et c'est alors qu'apparaît la fabrication des vins d'imitation travaillés à l'espagnole.

Dès 1815, le port revoit à nouveau les navires anglais, hollandais, suédois, hambourgeois qui venaient échanger les bois du Nord, les suifs, les huiles de poissons contre des vins et des eaux-de-vie.

De plus, SETE pourvoit, depuis 1830, de vins l'Algérie. Mais à ce moment, et jusqu'en 1841, le prix des vins baisse; le surplus des récoltes est alors transformé en alcool.

Sous la Monarchie de juillet, la prospérité sétoise est croissante, la population augmente lentement; une crise passagère due à l'oidium ébranle quelque peu cette prospérité au début du Second Empire, et, en 1850, les importations de vins dépassent les exportations.

Elle est d'ailleurs rapidement surmontée et, de 1860 à 1875, SETE atteint son apogée comme port exportateur des vins méridionaux.

Déjà, se font ressentir alors les premiers symptômes de la décadence, car le

commerce des eaux-de-vie subit l'apparition des alcools de betteraves. Les vins ibériques sur les marchés anglais, allemands et hollandais, les vins de Crimée en Russie, le vin produit sur les territoires des colonies anglaises ou en Algérie, concurrencent dangereusement les vins languedociens qui vont disparaître d'ailleurs du marché mondial, à la suite de la crise phylloxérique.

La vie du Port de SETE en est entièrement bouleversée car, afin de maintenir l'usage du vin en Languedoc, ce port d'exportation devient et restera au cours des années à venir, port d'importation des vins espagnols, italiens, algériens et orientaux.

Une nouvelle vague de prospérité s'abat sur SETE dont la population, en 1891, atteint le chiffre de 40.000 habitants; une ombre au tableau pourtant, car SETE devient tributaire, par suite du développement de la navigation à vapeur et des navires de fort tonnage, de MARSEILLE pour les moyens de transport.

Une autre crise, brève effectivement, mais d'une intensité particulièrement forte, éclate de 1892 à 1895. En effet, une loi du 11 janvier 1892 modifiant le régime douanier dans un sens très protectionniste, produit un arrêt brutal de l'importation des vins étrangers.

L'opposition est nette entre les intérêts des négociants sétois et ceux des viticulteurs méridionaux. Heureusement, dès 1895, les affaires reprennent: la renaissance de la viticulture languedocienne entraîne un nouveau bouleversement dans la vie du Port, par la naissance d'activités nouvelles annexes au commerce des vins.

Jadis, uniquement importateur de vins, il devient port industriel car, malgré les barrières douanières, se développe l'industrie des vins de liqueur, tandis que se créent des usines d'industries chimiques.

En 1903, avec un trafic total de: 948.873 tonnes, SETE est le huitième port français et le deuxième en Méditerranée. Mais le relèvement du tonnage n'a pas entraîné un redressement correspondant de la valeur des marchandises, parmi lesquelles le vin ne représente plus qu'une infime partie.

La population a baissé de 1891 à 1906. En 1910 pourtant, la renaissance du vignoble méridional ramène la prospérité sétoise, une fois encore, par le développement subséquent des industries annexes.

Pendant la première guerre mondiale, SETE, port suisse, connaît un accroissement considérable de ses importations. Mais ce gonflement n'est qu'apparent car le cas est général, et, du huitième rang, le port de SETE passe au dixième.

Ce transit, d'ailleurs, va cesser dès juin 1919, date à laquelle le trafic suisse est dérivé sur GENES et ANVERS.

L'année suivante, la suppression des importations de vins entraîne la suspension de notre commerce avec l'Espagne. Le marasme se fait ressentir alors dans presque tous les ports méditerranéens et dans bien d'autres, de l'Océan ou de la Manche.

Mais si SETE a connu bien des crises au cours de cette histoire mouvementée, il les a toujours surmontées pour connaître, à chaque fois, un essor nouveau.

ANNEXE III

FAILLITES DECLAREES A SETE AU COURS DES 20 DERNIERES ANNEES

1930	6
1931	8
1932	5
1933	8
1934	5
1935	9
1936	9
1937	13
1938	6
1939	5

Au cours de la guerre les déclarations de faillite sont extrêmement rares. On en relève 2 en 1940, 2 en 1941, 1 en 1942 et 1 en 1943, et aucune au cours des 3 années suivantes.

L'accroissement du nombre des faillites ou sa diminution ne correspondent donc pas à l'évolution de la conjoncture économique. Il semblerait qu'à une période de dépression devrait correspondre une élévation de la courbe des faillites.

Mais les commerçants sont solidaires entre eux et les Magistrats Consulaires n'osent proclamer la déchéance de leurs collègues, et c'est la raison pour laquelle si, en 1947, il a semblé qu'on allait revenir aux moyennes d'antan avec 5 faillites, dès 1948, 2 commerçants seulement étaient faillis, en 1949, pas un, et en 1950, alors qu'au cours des 6 premiers mois de cette année de crise il est de toute évidence que le manque de crédit ralentit les courants commerciaux, 3 faillites seulement ont été déclarées à SETE.

LIQUIDATIONS JUDICIAIRES

1930	10
1931	9
1932	8
1933	16
1934	12
1935	16
1936	18
1937	4
1938	1
1939	0

La liquidation judiciaire étant une décision moins grave que la faillite, aux années de crise de 1933 à 1936, correspond un nombre important de jugements, mais la guerre survenant entraîna en cette matière une disparition semblable à celle qui a sévi en matière de faillite. En 10 ans, 8 liquidations judiciaires seulement ont été prononcées dont 6 en 1949.

Pour les 6 premiers mois de 1950, le Tribunal de Commerce a ordonné une seule liquidation judiciaire.

Quelque intérêt que puissent présenter ces statistiques, elles ne sauraient donc refléter la situation économique de notre Ville.

ANNEXE IV

RESULTATS ELECTORAUX

Au premier janvier 1930, c'est l'Administration EUZET qui avait la charge de gérer les affaires municipales. Cette administration fut élue le 12 mai 1929 au deuxième tour de scrutin.

Au premier tour, 5 listes étaient en présence.

Inscrits: 9.052 - Votants: 6.075 - Majorité: 2.960.

Ont obtenu:

- 1°) - Liste d'Union et de Concentration Républicaine et Socialiste (30 candidats) Monsieur EUZET: 2.770, pour 2.187 au candidat le moins favorisé.
- 2°) - Liste d'Union des Gauches et de Défense des Intérêts de la Ville et du Port de SETE (30 candidats) Monsieur BORNES: 1.450 voix pour 692 au candidat le moins favorisé.
- 3°) - Liste du Bloc Ouvrier et Paysan (Communistes) (30 candidats) Monsieur ALIAS: 1.231 voix pour 860 au candidat le moins favorisé.
- 4°) - Liste du Parti Socialiste S.F.I.O. (10 candidats) Monsieur MANDOU Victor: 717 voix pour 506 au candidat le moins favorisé.
- 5°) - Liste d'Union Républicaine et d'Action Economique - (10 candidats) Monsieur LLAURENS: 1.631 voix pour 1.397 au candidat le moins favorisé.

Au deuxième tour de scrutin, deux listes étaient en présence:

- 1°) - Liste d'Union et de Concentration Républicaine et Socialiste (Monsieur EUZET: 3.569 voix pour 3.033 au candidat le moins favorisé.)
- 2°) - Liste du Bloc Ouvrier et Paysan, Monsieur ALIAS: 2.486 voix pour 1.888 au candidat le moins favorisé. Inscrits: 9.052 - Votants: 5.970 - Suffrages exprimés: 5.734. La liste EUZET est élue toute entière.

ELECTIONS LEGISLATIVES COMPLEMENTAIRES DU 6 AVRIL 1930.

A la suite de la mort de Monsieur MERLE, le 30 janvier 1930:

Ont obtenu		à SETE dans la circonscription	
CLERGUE	Répub. Soc.	902	989
FAUCON	Radical Soc.	1.410	3.399
GAUTRAND	B.O.P.	618	903
SALETTE	S.F.I.O.	3.003	5.783
JANEL	S. Etiquette	00	0

Pour SETE: Inscrits: 9.203 - Votants: 6.124 - Suffrages exprimés: 5.933.

Pour la Circonscription: Inscrits: 1.608 - Votants: 1.406 - Suffrages exprimés: 1.174.

Monsieur SALETTE est élu par 245 voix de majorité.

ELECTIONS MUNICIPALES COMPLEMENTAIRES DU 15 MAI 1931.

2 Sièges sont à pourvoir, à la suite des décès de Messieurs EUZET, Maire, et GOURMANDIN, Conseiller Municipal. 8 candidats sont en présence et ont obtenu:

ESCARGUEL	S.F.I.O.	2.544	MOURET	Répub. Soc.	691
GAVINI	S.F.I.O.	2.401	VERGNES	Bloc Ouvr. Pays.	417
HEUMEZ	Radical Soc.	655	VIGUERIE	Bloc Ouvr. Pays.	410
HURIAUX	Radical Soc.	687	BOUZIGUES	Démoc. Popul.	386
HOLSTEIN	Répub. Soc.	608	CRESPY	Démoc. Popul.	360

Inscrits: 9.016 - Votants: 4.814 - Suffrages exprimés: 4.615

Messieurs ESCARGUEL et GAVINI sont élus au premier tour.

ELECTIONS AU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DU 1^{er} OCTOBRE 1931

3 candidats sont présents et ont obtenu:

ALRIC	Union des G. Soc. et Répub.	1.893 voix
GARRIGUES	S.F.I.O.	2.673 "
VIGUERIE	Bloc Ouvrier et Paysan	348 "

Inscrits: 9.148 - Votants: 5.048 - Suffrages exprimés: 4.214.

Monsieur GARRIGUES est élu par 215 voix de majorité.

ELECTIONS AU CONSEIL GENERAL DU 13 DECEMBRE 1931.

En remplacement de Monsieur VEZY décédé, 3 candidats sont en présence et ont obtenu:

ESCARGUEL	S.F.I.O.	3.512 voix
TUFFOU	Répub. Soc.	944 "
VIGUERIE	Bloc Ouvrier et Paysan	380 "

Inscrits: 9.021 - Votants: 5.029 - Suffrages exprimés: 4.836.

Monsieur ESCARGUEL est élu avec 1.093 voix de majorité.

ELECTIONS LEGISLATIVES DU 1^{er} MAI 1932.

6 candidats sont en présences:

	Ont obtenu	à SETE dans la circonscription
SALETTE	S.F.I.O.	3.913 6.968
ALIAS	B.O.P.	667 963
FARGUES	Répub. Ind.	985 2.434
COYNE	Radical Soc.	1.321 2.159
FORMATO	Ouv. Charb. Synd.	49 49
SALENDRE	Féministe	0 0

Pour SETE: Inscrits: 9.407 - Votants: 7.101 - Suffrages exprimés: 6.935.

Circonscription: Inscrits: 16.776 - Votants: 12.787 - Suffrages exprimés: 12.572.

Monsieur SALETTE est élu avec 681 voix de majorité.

ELECTIONS AU CONSEIL GENERAL DU 7 OCTOBRE 1934.

4 candidats sont en présence, et ont obtenu:

ESCARGUEL	S.F.I.O.	2.839 voix
RIGUAL	Répub. Soc.	1.262 "
VERGNES	Communiste	1.108 "
TEYSSIE	Candidats du Peupl.	288 "

Inscrits: 9.525 - Votants: 5.996 - Suffrages exprimés: 5.509.

Monsieur ESCARGUEL est élu avec 84 voix de majorité.

ELECTIONS MUNICIPALES DU 5 MAI 1935.

Inscrits: 9.625 - Votants: 7.648 - Suffrages exprimés: 7.508.

Majorité: 3.755

3 listes sont en présence:

- 1°) - Liste de Défense Républicaine Ouvrière et du Port de SETE (liste ESCARGUEL)
3.092 voix à ESCARGUEL et 2.626 au candidat le moins favorisé.
- 2°) - Liste du Rassemblement Socialiste et Républicain (liste NAQUET) 3.921 voix
à NAQUET (élu) pour 3.126 au candidat le moins favorisé.
- 3°) - Liste du Parti Communiste (liste VERGNES) 1.190 voix à VERGNES et 932 au
candidat le moins favorisé.

29 sièges sont donc en ballottage.

SCRUTIN DE BALLOTAGE DU 12 MAI 1935.

Inscrits: 9.625 - Votants: 7.734 - Suffrages exprimés: 7.625.

Les 3 listes restent en présence et obtiennent:

Liste ESCARGUEL: 3.422 voix contre 2.994

Liste NAQUET : 4.045 voix contre 3.765

Liste VERGNES : 644 voix contre 456

Les 29 candidats de la liste NAQUET sont élus.

ELECTIONS LEGISLATIVES DU 26 AVRIL 1936.

4 candidats sont en présence et ont obtenu:

à SETE dans la circonscription

SALETTE S.F.I.O.	2.861	5.462
GROS Communiste	2.381	3.200
BAYROU Concentration Répub.	1.302	2.666
CADOURCY Radical Soc.	735	1.465

Pour SETE: Inscrits: 9.673 - Votants: 7.450 - Suffrages exprimés: 2.779.

Circonscription: Inscrits: 17.124 - Votants: 13.042 - Suffrages exprimés: 10.811.

Il y a ballottage.

SCRUTIN DE BALLOTAGE DU 3 MAI 1936.

Le candidat communiste se retire:

Ont obtenu

à SETE dans la circonscription

SALETTE S.F.I.O.	5.119	8.968
BAYROU Concentration Répub.	1.682	3.157
CADOURCY Radical Soc.	12	12

Pour SETE: Inscrits: 9.673 - Votants: 7.020 - Suffrages exprimés: 6.813

Circonscription: Inscrits: 17.124 - Votants: 12.461 - Suffrages exprimés: 12.437.

Monsieur SALETTE est élu.

ELECTIONS AU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DU 28 JUIN 1936.

A la suite du décès de Monsieur GARRIGUES, 4 candidats sont en présence et ont obtenu:

ALIAS Communiste	2.176
BOYER Radical Ind.	801
CORNIER S.F.I.O.	994
MICHEL Union Soc.	894

Inscrits: 9.636 - Votants: 5.001 - Suffrages exprimés: 4.865 - Majorité: 2.933

Il y a ballottage.

SCRUTIN DE BALLOTAGE DU 5 JUIN 1936.

2 candidats restent en présence, et ont obtenu:

ALIAS	2.668 voix
BOYER	1.357 "

Inscrits: 9.686 - Votants: 4.444 - Suffrages exprimés: 4.027.

Monsieur ALIAS est élu, Conseiller d'arrondissement.

ELECTIONS LEGISLATIVES COMPLEMENTAIRES DU 25 AVRIL 1937.

A la suite du décès de Monsieur SALETTE, 6 candidats sont en présence:

Ont obtenu		à SETE dans la circonscription	
AUTIERO	Soc. Indépendant	14	19
ESCARGUEL	Union Soc.	2.868	5.094
FORMATO	Ouvrier Synd.	21	25
GROS	Communiste	2.025	2.992
MOCH	S.F.I.O.	2.736	5.240
PRIEUR	sans étiquette	0	3

Pour SETE: Inscrits: 9.584 - Votants: 7.764 - Suffrages exprimés: 7.664.

Circonscription: Inscrits: 16.963 - Votants: 13.517 - Suffrages exprimés: 13.373.

Majorité: 6.687 - Ballotage.

SCRUTIN DE BALLOTAGE DU 2 MAI 1937.

Ont obtenu		à SETE dans la circonscription	
MOCH	S.F.I.O.	4.873	8.554
VILLEMIN	P.P.F.	1.470	2.312
AUTIERO	Soc. Indép.	1	1
ESCARGUEL		26	26
FORMATO		6	6
GROS		11	11
PRIEUR		0	4

Pour SETE: Inscrits: 9.584 - Votants: 6.514 - Suffrages exprimés: 6.387.

Circonscription: Inscrits: 16.963 - Votants: 11.440 - Suffrages exprimés: 10.914.

Monsieur Jules MOCH est élu.

ELECTIONS AU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DU 10 OCTOBRE 1937.

3 candidats sont en présence et ont obtenu:

ALIAS	Communiste	1.835
RAYNAUD	S.F.I.O.	1.598
ROBERT	Rad. Soc.	2.086

Inscrits: 9.500 - Votants: 5.685 - Suffrages exprimés: 5.521.

Majorité: 2.769.

Il y a ballotage.

SCRUTIN DE BALLOTAGE DU 17 OCTOBRE 1937.

2 candidats demeurent en présence et ont obtenu:

ALIAS	Communiste	3.244 voix
ROBERT	Radical Soc.	2.819 "

Inscrits: 9.500 - Votants: 6.209 - Suffrages exprimés: 6.072.

Monsieur ALIAS est élu.

L'Ordonnance du 21 avril 1944 instituant le vote des femmes, a eu pour conséquence d'augmenter dans de fortes proportions, le nombre d'électeurs inscrits, 1939, nombre d'électeurs inscrits: 9.462

1°) - Révision: 14 janvier 1945 14.504

2°) - Révision: 17 septembre 1945 15.545

Listes générales des électeurs pour 1946-1947:

1°) - Révision: 31 mars 1946 17.223

2°) - Révision: 27 septembre 1946 17.304

3°) - Révision: 31 mars 1947 17.271

La révision en date du 31 mars 1948 accuse le chiffre de: 17.520 électeurs, soit: 8.415 hommes et 9.505 femmes pour 31.203 habitants.

ELECTIONS DU 29 AVRIL 1945 A L'EFFET D'ELIRE LE CONSEIL MUNICIPAL PROVISOIRE.

4 listes sont en présence et ont obtenu:

1°) - Liste d'action Républicaine et anti-fasciste: (ARRAUT), 4.196 voix au candidat le plus favorisé contre: 3.774 au moins favorisé.

2°) - Liste Socialiste S.F.I.O. (RAMOND), 2.775 contre 1.960.

3°) - Liste de Concentration Républicaine et de Défense des Intérêts de la Ville et du Port (MARCHAND), 2.267 contre 1.794.

4°) - Liste du Parti Républicain Socialiste (RIGAL) avec 5 candidats seulement, 573 contre 373.

Inscrits: 14.404 - Votants: 9.577 - Suffrages exprimés: 9.092 -

Majorité: 4.547.

Il y a ballottage.

SCRUTIN DE BALLOTAGE DU 13 MAI 1945.

A la suite d'une entente entre partis communiste et S.F.I.O. une seule liste est présente avec un unique concurrent; le candidat Républicain Indépendant et anti-fasciste: FARGES, qui obtient: 1.967 voix.

La liste d'entente communiste socialiste républicaine (19 communistes et 11 S.F.I.O.) obtient: 6.104 voix au candidat le plus favorisé et 5.234 au dernier.

Ces 30 candidats sont élus.

Inscrits: 14.404 - Votants: 8.231 - Suffrages exprimés: 7.584.

ELECTIONS DU CONSEIL GENERAL DU 22 SEPTEMBRE 1945.

4 candidats sont en présence et ont obtenu:

ARRAUT	Communiste	5.370 voix
ESCARGUEL	Socialiste Indépendant	2.489 "
MARCHAND	M.R.P.	1.372 "
CAMBON	S.F.I.O.	1.069 "

Inscrits: 15.534 - Votants: 10.508 - Suffrages exprimés: 10.308

Majorité: 5.155

Monsieur ARRAUT est élu.

ELECTIONS GENERALES DU 21 OCTOBRE 1945.

5 listes sont en présence dans le département de l'Hérault avec chacune 6 candidats et ont obtenu:

1°) - Liste Communiste d'action républicaine et anti-fasciste (CALAS), 6.253 voix à SETE - pour le département: 6.310. 2 élus.

2°) - Liste de la Résistance parti S.F.I.O. (Jules MOCH) 2.029 voix - pour le département: 48.376 - 1 élu.

3°) - Liste de la République et du Mouvement de Libération Nationale U.D.S.R. (BOULET) 388 - pour le département 17.719. Néant.

4°) - Liste d'Union Républicaine Radicale- Socialiste et Républicaine Socialiste (BADIE) 1.349 - pour le département: 30.706. 1 élu.

5°) - Liste du Mouvement Républicain Populaire (COSTE-FLORET) 2.143 voix - pour le département: 48.415. 2 élus.

Inscrits: 15.684 - Votants: 12.497 - Suffrages exprimés: 12.225.

REFERENDUM DU 21 OCTOBRE 1945.

1ère question: Oui - 11.550
Non - 369
2ème question: Oui - 5.339
Non - 6.569

Résultats du département de l'Hérault:

1ère question: Oui - 190.669
Non - 13.172
2ème question: Oui - 120.565
Non - 83.846

REFERENDUM DU 5 MAI 1946.

Inscrits: 17.175 - Votants: 13.154 - Suffrages exprimés: 12.768.

Résultats: Oui - 8.329
Non - 4.439

Résultats du département: Oui - 119.056
Non - 90.641

ELECTIONS GENERALES DU 2 JUIN 1946.

4 listes sont en présence avec chacune 6 candidats et ont obtenu:

- 1°) - Liste Communiste et d'Union Républicaine et résistante (CALAS): 6.082 voix - pour le département: 67.376. 2 élus.
- 2°) - Liste S.F.I.O. (Jules MOCH): 2.926 voix - pour le département: 51.134. 1 élu.
- 3°) - Liste M.R.P. (COSTE-FLORET): 3.063 voix - pour le département: 65.350. 2 élus.
- 4°) - Liste Rassemblement des Gauches Républicaines (BADIE): 1.278 voix - pour le département: 36.130. 1 élu.

Inscrits: 17.144 - Votants: 13.564 - Suffrages exprimés: 13.344.

REFERENDUM DU 13 OCTOBRE 1946.

Inscrits: 17.136 - Votants: 1.262 - Suffrages exprimés: 11.854.

Résultats: Oui - 8.150
Non - 3.504

Résultats du département: Oui - 111.676
Non - 70.296

ELECTIONS GENERALES DU 10 NOVEMBRE 1946.

5 listes sont en présence avec chacune 6 candidats et ont obtenu:

- 1°) - Liste Communiste (CALAS): 6.376 voix - pour le département: 71.982. 2 élus.
- 2°) - Liste S.F.I.O. (Jules MOCH): 2.319 voix - pour le département: 43.604. 1 élu.
- 3°) - Liste M.R.P. (COSTE-FLORET): 2.563 voix - pour le département: 49.930. 2 élus.
- 4°) - Liste R.G.R. (BADIE): 1.082 voix - pour le département: 32.165. 1 élu.
- 5°) - Liste du Rassemblement Gaulliste et Démocratique (PALOC): 880 voix - pour le département: 14.504. Pas d'élu.

Inscrits: 17.106 - Votants: 13.506 - Suffrages exprimés: 13.220.

ELECTIONS MUNICIPALES DU 19 OCTOBRE 1947.

3 listes sont en présence et la répartition se fait comme suit:

- 1°) - Liste Communiste: 14 Sièges.
- 2°) - Liste de Rassemblement Républicain et Socialiste: 13 Sièges.
- 3°) - Liste S.F.I.O.: 3 Sièges.

1 Sièges reste à pourvoir par le calcul sur les restes, et ce Sièges est attribué au parti S.F.I.O.

Le 26 octobre 1947, les élus des 2 dernières listes élisent à leur tour Monsieur ESCARGUEL, Maire de SETE.

ELECTIONS AU CONSEIL GENERAL DE MAI 1949.

3 candidats sont en présence: ARRAUT, Communiste - MARCHAND, M.R.P. et RAMOND, Socialiste. Il y a ballottage.

Au 2ème tour Monsieur RAMOND est élu.

*
* *
*

VILLE DE SETE

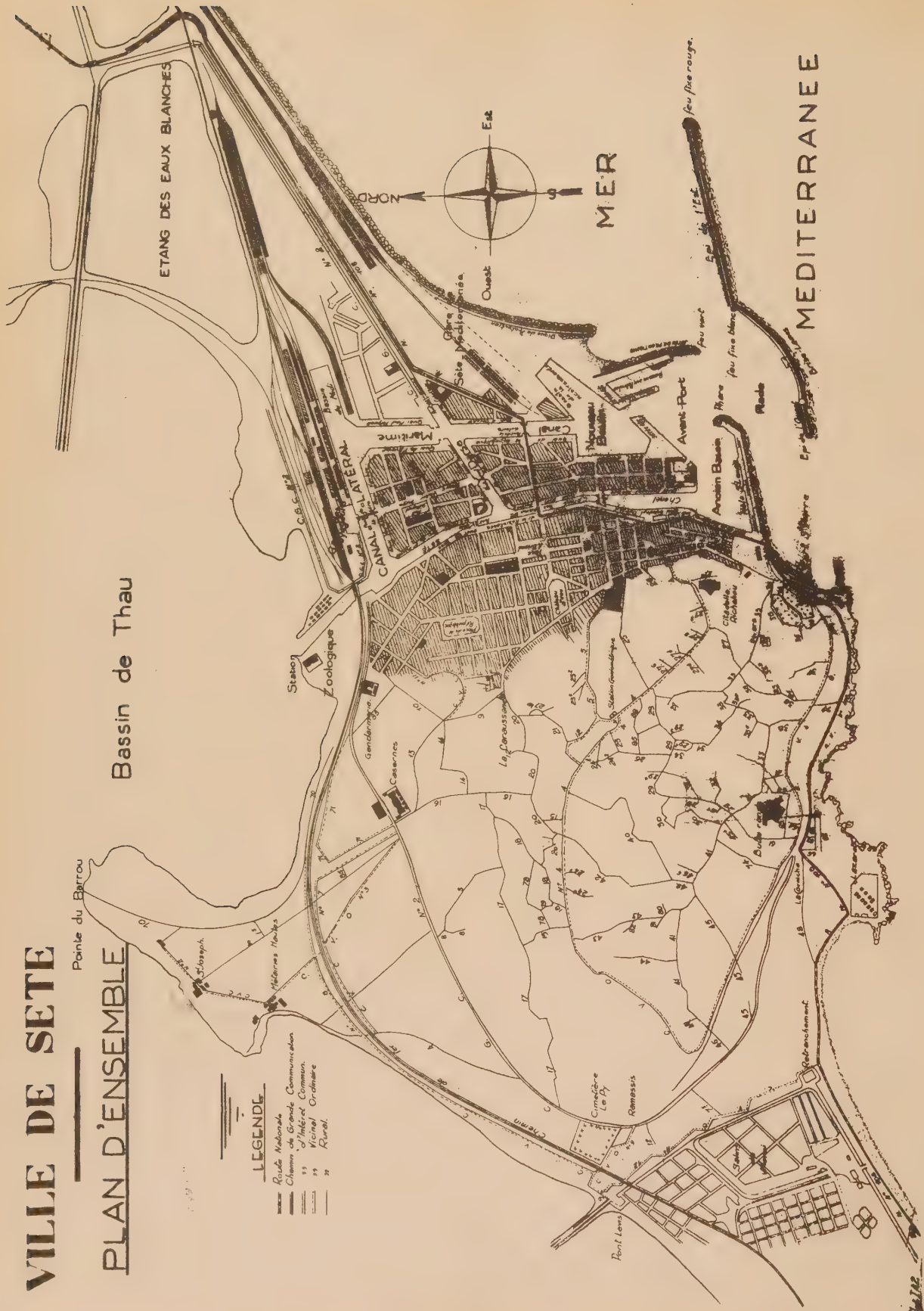
PLAN D'ENSEMBLE

Pont du Barrou

Bassin de Thau

LEGENDE

- Route Nationale
- Chemin de Grande Communication
- Vicinal Communal
- Vicinal Ordinaire
- Rural



BIBLIOGRAPHIE

I. - SUR LE PORT ET LA VILLE DE SETE.

- Ouvrages -

- CAZALET Jean - "Sète et son commerce des vins, de 1670 à 1920" - Thèse de MONTPELLIER 1921.
- GERMAIN-MARTIN - "Le Commerce extérieur de la Suisse - Le Port de SETE et les intérêts du Languedoc après la guerre" - Imprimerie de l'Economiste Méridional, MONTPELLIER 1920.
- J.M. COMBY - "Le Port de SETE" (Diplôme d'Etudes Supérieures de Géographie-Faculté des Lettres de MONTPELLIER 1920).
- GERMAIN-MARTIN et M. COMBY - "Cette, Port-Vendres et Nice" DUNOD, Editeur PARIS 1922.
- LAUTIER Gaston - "Le Sud-Ouest Méditerranéen" Delagrave 1928, 186 pages.
- Marcel de SERRES - "Notes sur les marches des dunes dans les environs de SETE" MONTPELLIER, Imprimerie Boehm, in 8°.
- SION Jules - "Les côtes articulées de la Méditerranée".
- SION Jules - "La France Méditerranéenne" Colin in 16° -- 1934.

- Périodiques -

- M. COMBY - "Annales de géographie 1921" (pp. 416-427).
- DESAUNAIS - "Sète et le Canal du Rhône à Sète" Etudes Rhodaniennes 1937 - Fascicules 2 et 3 (pp. 130-132).
- DESAUNAIS - "Le Canal du Midi" Ibidem-fascicule 4 (pp. 175-188).
- GALTIER Gaston - "Le Port de SETE" Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie 1945.
- KUNHOLTZ-LORDGAT - "Topographie du Littoral du Golfe du Lion" Annales de Géographie 1924 (pp. 329-335).
- MAURIN - "Le Port de SETE" - Revue des Sciences Politiques - Tome III octobre-décembre 1930 (pp. 593-606).
- PIQUET - "Le Muscat de Frontignan" Bulletin de la Sté Languedocienne de Géographie 1942.
- ROBERT - "Etat actuel des travaux du Port de SETE" Bulletin de la Sté Languedocienne de Géographie 1930.
- SABDE - "La vie de pêche littorale entre Agde et Aigues-Mortes" Annales de Géographie 1914.

II. - SUR LES AUTRES PORTS.

- Ouvrages -

- BARBANCE Marthe - "St-Nazaire" Moulins - Crépin LEBLOND 1948 - in 8° - 648 pages.
- BYE - "Le Port de Gênes et celui de Marseille" Etude comparative - Thèse de Paris 1928 - in 8° - 273 pages.
- DEMANGEON - "Dans la série géographie universelle" Tome II - "La France" 1949.

- EYQUEM - "Les Ports de la zone française du Maroc - Leur rôle économique" ALGER-Imprimerie HEINTZ 1933 - in 8° - 515 pages.
- GALLIN Olga - "La vie maritime en Esthonie" DIJON, Imprimerie BORNIFAND 1934, in 8° - 203 pages.
- HERUBEL - "Les Ports maritimes" PARIS, Presses universitaires - 1943 in 12° - 116 pages.
- LAGARDE - "Le Port de Rouen - Sa fonction industrielle - Sa fonction commerciale" PARIS - Recueil SIREY 1937 in 4° - 275 pages.
- LESPEs - "Oran - Etude de géographie et d'Histoire urbaines" PARIS - ALCAN 1938 in 8° - 509 pages (1830-1930) (Collection du Centenaire de l'Algérie - Géographie).
- Th. NEGRE - "Le Havre - Etude de géographie urbaine" (Préface de M. André SIEGFRIED de l'Académie Française) Presses de l'Antienne Imprimerie Marcel ETAIX - Le Havre 1947.
- PAPY Louis - "La Côte Atlantique de la Loire à la Gironde" BORDEAUX, Editions DEIMAS 1941 - 2 volumes, in 8° (publication de l'Université de Bordeaux N°4).
- REISENTHIEL - "Boulogne, Port de Pêche" CALAIS 1927 in 8° - 278 pages.

- Périodiques

- H. CAVAILLES - "Le Port de Bayonne" Annales de Géographie - 1907.
- DEMANGEON - "Le Port d'Anvers" Annales de Géographie - 1918.
- FRANCOIS - "Etude sur l'Evolution actuelle des côtes de Camargue" Etudes Rhodaniennes - Tome 13 1937 - Fascicules 2 et 3.
- FRANCOIS - "Port St-Louis-du-Rhône" Etudes Rhodaniennes 1931 - N°3.
- HAINEVILLE Renée - "Cherbourg, port transatlantique" Annales de Géographie 1923.
- LESPEs - "Alger" Annales de Géographie 1921.
- LESPEs - "Le port de Bône et les mines de l'Est constantinois" Annales de Géographie 1923.
- Ct J. LEVAINVILLE - "Le Port de Brest" Annales de Géographie - 1919.
- Etude sur les Dockers de MARSEILLE - Economie et humanisme 1919.
- Certaines publications communiquées par le Consulat de Belgique à SETE, sur GAND et ANVERS.

III. - OUVRAGES GENERAUX:

- Joseph CAILLAUX - "D'Agadir à la grande pénitence" Ernest Flammarion Editeur 1933.
- CHABOT Georges - "Les Villes" Collection Armand-Collin 1948.
- Jacques DUBOIN - "La Grande Révolution qui vient" Les "Editions Nouvelles" - PARIS, 1934.
- Jacques DUBOIN - "Ce qu'on appelle la crise" (extraits d'études parues dans l'Oeuvre-année 1933-octobre 1934) Les "Editions Nouvelles" 1934.
- FERRAS-GABRIEL - "Le Progrès technique et le chômage" Thèse de Droit 1938 - PARIS - Les Presses Modernes.

- KHERIAN Grégoire - "Le Chômage technologique" Thèse de PARIS - 1930.
- POUJADE J. - "Les Prud'homies.
- POETE Marcel - "Les idées Bergsonniennes et l'Urbanisme" Mélanges - Paul Négulesco 1935 (pp. 573 à 586).
- Raymond PATENOTRE - "Voulons-nous sortir de la crise" Librairie Plon 1934.
- KENNEDEY - "L'habitation urbaine et son évolution" Annales d'Histoire économique et sociale - 1934.
- MAUNIER - "L'origine et la fonction économique des Villes" Etude de morphologie sociale PARIS, JIARD et BRIERE - in 8° - 1910.

*

* *

TABLE DES MATIERES

	Pages
AVANT-PROPOS	9
 LIVRE I: AVANT-GUERRE	 13
CHAPITRE I: SETE, de 1923 à 1938	14
I - Rapports de la crise sétoise avec la crise de la viticulture	15
II - Rapports de la crise sétoise avec la crise générale	18
CHAPITRE II: INSTALLATIONS PORTUAIRES EN 1938	21
I - Môles et Bassins	21
II - Utilisation des quais	22
III - Outillage en 1938	23
CHAPITRE III: UN MOMENT DE L'HISTOIRE LOCALE (1939-1949) ..	25
I - L'Avant-Guerre	25
II - 1939-1942	25
III - L'Occupation - Le problème de l'évacuation	26
IV - La Libération et l'Après-Guerre	30
 LIVRE II: ETUDE ANALYTIQUE DU PORT	 33
CHAPITRE I: L'ACTIVITE MARITIME	34
I - Nombre de navires et leur tonnage de jauge	34
II - Nationalité des navires	37
III - Leurs caractéristiques	40
IV - Les voyageurs	41
V - Le cabotage	42
CHAPITRE II: TONNAGE ET NATURE DES MARCHANDISES	43
I - Evolution du tonnage total des marchandises	43
II - Décomposition du trafic par catégories de marchandises	48
III - Evolution des provenances et destination des principales marchandises, entre 1938 et 1950 ...	60
- Conclusion du Chapitre "Les Fonctions du Port de Sète"	62

	Pages
CHAPITRE III: INSTALLATIONS ET OUTILLAGE EN 1950	65
I - Destructures du fait de la guerre	65
II - La situation actuelle	66
CHAPITRE IV: RELATIONS AVEC L'HINTERLAND	75
I - La route	75
II - Le Chemin de fer	76
III - La navigation intérieure	78
CHAPITRE V: PEAGES - DROITS DE DOUANE - ZONES FRANCHES	82
I - Les péages	82
II - Les droits de douane	85
III - La question des zones franches	87
LIVRE III: ETUDE ANALYTIQUE DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	89
CHAPITRE I: LE COMMERCE DES VINS	90
I - Industries du vin	90
II - Activités dérivées	93
CHAPITRE II: LES PRODUITS CHIMIQUES - LES SOUFRES ET LES CIMENTES	97
I - Les produits chimiques	97
II - Les soufres	100
III - Les ciments	101
CHAPITRE III: LES HYDROCARBURES	102
CHAPITRE IV: LES AUTRES ACTIVITES	104
I - La pêche	104
II - Les salines sétoises	111
CONCLUSION	113
I - Le développement de la rationalisation et ses conséquences	113
II - Les espoirs	116

	Pages
ANNEXE I: UN APERCU DEMOGRAPHIQUE ET SOCIAL	121
I - Etude démographique	121
II - L'aménagement du site	123
III - Les Hommes	129
ANNEXE II:	133
I - Le site, les conditions naturelles, la création, la situation géographique	133
II - Evolution de 1666 à 1923	134
ANNEXE III: FAILLITES - LIQUIDATIONS JUDICIAIRES	136
ANNEXE IV: RESULTATS ELECTORAUX	137
BIBLIOGRAPHIE	145

*

* *

TABLE DES PLANS, GRAPHIQUES ET PHOTOS

	Pages
- Vue général du Canal Maritime	11
- Trafic général du Port	36
- Tonnage des principales marchandises importées par le Port de 1920 à 1949	49
- Le Môle Saint-Louis au 25 août 1944	64
- La gare des primeurs le 26 juin 1944	64
- Les Halles aux primeurs du Quai Paul Riquet	68
- Les nouvelles grues du Bassin du Midi	68
- Maquette du Port en mer	120
- Plan de la ville de SETE	144

*

* *

PERMIS D'IMPRIMER: MONTPELLIER

Le Président:

le 30 mai 1950

Jean MORINI-COMBY

Le Doyen:

le 31 mai 1950

Emile BECQUE

Le Recteur:

le 1^{er} juin 1950

Pierre GUILLON

